HENRY NOGUERES

EL SUICIDIO DE LA FLOTA FRANCESA

Como una tragedia griega, el hundimiento de la Armada —"único hecho llevado a cabo"— se inscribe en las veinticuatro horas de una misma jornada y se desarrolla en el decorado único y grandioso de la rada y el puerto de Tolón.

Esa "operación suicida" —la más espectacular en la historia marítima de todos los tiempos y de todos los países— es lo que Henry Noguères se ha empeñado en evocar, respetando "las reglas del juego" de la colección "Aquel día", es decir haciendo que su reportaje retrospectivo vaya progresando de hora en hora, de minuto en minuto.

"El suicidio de la Armada francesa" llevará al lector a bordo del primer tanque alemán que penetró en Tolón de noche, el 27 de noviembre. A Chateldon, frente a las verjas del castillo de Pierre Laval, mientras el cónsul de Alemania y Rochet esperan la hora fijada por Hitler para la entrega de una carta... A bordo del *Casablanca* o del *Marsouin*, cuando cuatro submarinos escogen la libertad. A bordo del buque almirante, el *Estrasburgo*, cuando el

pasa a la solapa posterior

EL SUICIDIO
DE LA
FLOTA FRANCESA

Henri Noguères

EL SUICIDIO DE LA FLOTA FRANCESA



EDITORIAL HERRERO, S. A. MEXICO

LE SUICIDE DE LA FLOTTE FRANÇAISE À TOULON

traducción del español de: Florentino Martínez Torner

EDITORIAL HERRERO, S. A., amazonas nº 44, méxico 5, d. f. - primera edición en español, 8 de septiembre de 1962
segunda edición en español, 7 de abril de 1965 - 1 000 ejemplares - impreso en los talleres de lito offset urquijo norte 79-b nº 75 méxico, d. f.

PRINTED IN MEXICO - IMPRESO EN MÉXICO

"Más tarde se verá si es pudor bravío o desdén orgulloso lo que condujo a una escuadra "no vencida" y demasiado poseída de sí misma a abstraerse del combate y a mantenerse como apartada de la nación ultrajada.

"Hoy, al hacer ese gesto desesperado, es, no obstante, un mensaje de esperanza y de heroísmo el que lanza a la Patria. Al hundirse, arrastra consigo al abismo a toda la colaboración."

Jean Texcier
4 de diciembre de 1942

ABREVIATURAS PRINCIPALES

l. Almirante.

. A. Contralmirante.

. E. J. Comandante en jefe.

. N. Capitán de navío.

. F. Capitán de fragata.

. C. Capitán de corbeta.

. M. Región marítima.

. A. M. Fuerzas de alta mar.

. M. Prefectura marítima.

M. G. Mayoría general.

M. M. Mando marítimo.

. C. Escuadra de cruceros.

. L. Escuadra ligera.

). C. T. División de contratorpederos.

T. N. Teniente de navío.

A. F. Alférez de navío.

I. M. P. Ingeniero mecánico principal.

I. M. Ingeniero mecánico.

O. F. Oficial de los equipajes.

D. T. División de torpederos.

D. M. P. División metropolitana de policía.

F. P. Flotilla de patrulla.

S. D. Sección de dragado.

D. P. Dirección del puerto.

D. L. Defensa litoral.

B. A. N. Base aero-naval.

E. M. Ch. Escuela de Mecánicos y Choferes.

INTRODUCCION

Al amanecer el 27 de noviembre de 1942 la mayor parte de la flota de guerra francesa, fondeada en la rada y el puerto de Tolón, recibía de sus jefes la orden de hundirse.

Unos minutos después resonaban las primeras explosiones y se elevaban las primeras columnas de humo: había comenzado la "operación suicida" más espectacular en la historia de la marina de todos los tiempos y de todos los países.

Los alemanes, que habían montado una maniobra de gran alcance para apoderarse de los barcos franceses, asistían al hundimiento con furor impotente.

El balance: un centenar de barcos de guerra saboteados y hundidos, una pérdida global de 232,263 toneladas.[1]

Como una tragedia clásica, a la cual impuso la voluntad del autor la argolla al cuello de las tres unidades, aquel hundimiento de la escuadra —un solo hecho consumado— se inscribe en las veinticuatro horas de un mismo día y se verifica en una decoración única y grandiosa: la rada y el puerto de Tolón.

Pero esa tragedia no es —como siempre— más que un desenlace. Y sería inútil emprender su relato sin haber evocado primero las causas..., aunque, y sobre todo, si las opiniones no siempre están de acuerdo acerca de ellas.

EL ARMISTICIO

De todos los acontecimientos de que ha podido decirse que estaban, más o menos directamente en el origen del hudimiento, el más alejado en el tiempo es el armisticio de junio de 1940.

Fue el general De Gaulle el primero que, ya el 27 de noviembre de 1942, estableció, entre la imposición de Rethondes y el acto desesperado que acababan de realizar los marinos en Tolón, una relación de causa a efecto: "En un instante —dijo— los jefes, los oficiales, los marineros vieron desgarrarse el velo atroz que, desde junio de 1940, la mentira tendía delante de sus ojos".

---

1 El 1 de junio de 1916, al día siguiente de la más mortífera de las batallas navales de la primera guerra mundial —la batalla de Jutlandia—, las pérdidas sumadas de las dos escuadras en lucha, la inglesa y la alemana, no ascendieron "más que" a 174.698 toneladas, es decir, las tres cuartas partes del tonelaje que perdió la escuadra francesa por sí sola en Tolón.

Desde junio de 1940, es decir, desde el armisticio.

El jefe de los Franceses Libres, al incriminar así el armisticio, no hacía sino deducir de lo que acababa de suceder lo bien fundado de las acusaciones que no había dejado de formular desde su "Respuesta al Mariscal Pétain" del 26 de junio de 1940: "Armisticio... deshonroso[2]..." que ponía "a discreción del enemigo una escuadra francesa intacta".[3]

Esas acusaciones descansaban sobre los términos mismos del artículo 8 de la convención francoalemana de armisticio:

"Artículo 8.

"La flota de guerra francesa, con excepción de la parte que se dejará a disposición del gobierno francés para la salvaguardia de los intereses franceses en su imperio colonial, se concentrarán en puertos que se señalarán y deberá ser desmovilizada y desarmada bajo la vigilancia de Alemania o de Italia, respectivamente. La designación de esos puertos se hará según los puertos de matrícula de tiempo de paz de los barcos. El gobierno alemán declara solemnemente al gobierno francés que no tiene intención de utilizar durante la guerra para sus propios fines la flota de guerra francesa estacionada en los puertos bajo vigilancia alemana, salvo las unidades necesarias para la vigilancia de las costas y el dragado de las minas. Declara además solemnemente y formalmente que no tiene intención de formular reivindicaciones respecto de la flota de guerra francesa al concluirse la paz. Excepción hecha de la parte a determinar de la flota de guerra francesa destinada a asegurar la salvaguardia de los intereses fran ceses en el imperio colonial, todos los barcos de guerra que se encuentren fuera de las aguas territoriales francesas deberán ser llamados a Francia."

¿Qué pensaban —o por lo menos qué decían— de esas condiciones los que las habían aceptado, que habían autorizado con su firma?

El 23 de junio, en Burdeos, en el curso de un último encuentro con su sucesor, el mariscal Pétain —a quien no volvería a ver antes de ser llamado a declarar en su proceso ante el Tribunal Supremo—, el señor Paul Reynaud, después de haber tenido conocimiento de la cláusula naval del armisticio, había pedido hablar, en presencia del jefe del gobierno (Pétain no era entonces sino el último presidente del Consejo de la III República), con el almirante Darlan.

¿Por qué Darlan? Porque éste era, desde el 16 de junio, a la vez ministro de la Marina y comandante en jefe de las fuerzas navales. Y sobre todo porque, el 19 de junio, el almirante Darlan había dado a los dos hombres que asumían entonces en Inglaterra las responsabilidades navales: Alexander, Primer Lord del Almirantazgo, y sir Dudley Pound, Pri-

---

[2] General De Gaulle: *Discurso del 26 de junio de 1940.*
[3] General De Gaulle: *Discurso del 2 de julio de 1940.*

mer Lord del Mar, su palabra de honor de que "cualquier cosa que ocurra y sean cualesquiera las circunstancias, nuestros barcos de guerra no serían jamás "utilizados por otros que nosotros. [Que] seguirían siendo franceses o serían destruidos".[4]

A Darlan le hizo esta pregunta Paul Reynaud el 23 de junio de 1940:

—¿Le conviene a usted ese artículo 8?

A pesar de su tez naturalmente colorada, Darlan palideció. Respondió:

—La cuestión va a ser examinada de nuevo por la comisión de armisticio. En todo caso, se dará la orden de que en ninguna circunstancia caiga la escuadra en manos del enemigo.

En realidad, el almirante Darlan había justificado por sí mismo de antemano la interpretación pesimista de la cláusula naval al hacer aprobar por el gobierno una enmienda que estipulaba que los barcos serían "desarmados en los puertos de Africa del Norte y de las colonias, es decir, fuera del alcance de los alemanes".[5]

Pero cuando el general Huntziger había presentado esa demanda a los plenipotenciarios alemanes, les oyó contestar que no se aceptaría ninguna modificación, ni allí ni en otro punto, y que "Francia no podía poner en duda la declaración solemne del Führer.[6] Todo a lo más tuvieron a bien añadir que la petición francesa sería sometida a la comisión encargada de aplicar el armisticio, comisión alemana y no paritaria.[7]

¿Cómo explicar, entonces, que el almirante Darlan, después de haber reaccionado inmediatamente ante los peligros que el artículo 8 hacían pesar sobre "su" escuadra, haya podido, aunque ese artículo había sido íntegramente mantenido, dar a sus colegas del gobierno la seguridad de que todos los barcos de alguna importancia amarrarían en Africa del Norte y que "eran escrupulosamente observados los compromisos adquiridos con nuestro aliado"?[8]

Han podido intervenir dos elementos.

En primer lugar, el engranaje. Pedir el armisticio violando el compromiso de honor contraído por Francia e Inglaterra el 28 de marzo de 1940 de no tratar separadamente con el enemigo común era hacer saber de antemano a Hitler que se aceptarían sus condiciones. El gobierno se había constituido en Burdeos el 16 de junio con el fin preciso de pedir el armisticio. No tenía los medios, y sus miembros no tenían el deseo, de recurrir a la única forma eficaz de discusión, que consiste en no descartar la posibilidad de una ruptura de las conversaciones.

En cuanto a Darlan, se había adherido el último, como era de razón,

---

4 P. Auphan: *Les Grimaces de l'Historie.* (El almirante Auphan asistió personalmente a la conversación francobritánica de Burdeos).

5 Yves Bouthillier: *Le Drame de Vichy,* libro I.

6 General M. Vernoux (C. R.): *Wiesbaden. 1940-1944.*

7 El 1 de julio la comisión admitió la exclusión de Dunkerque y Cherburgo de la lista de los puertos en que serían desarmados los barcos de guerra franceses. "Pero es preciso decir —advierte el general Vernoux— que esa decisión iba guiada sobre todo por el cuidado de alejar los barcos de los ataques británicos, más fáciles, y ese cuidado de guardar intactos nuestros barcos podía, por el contrario, hacer suponer algún propósito de utilizarlos un día..."

8 Y. Bouthillier: *op. cit.*

al partido del armisticio, y antes de mucho tiempo —antes de que la victoria final de Hitler le pareciera menos segura— no iba a cambiar de campo.

Pero, sobre todo, estaba la orden: aquella famosa orden con que el almirante Darlan había argumentado en su respuesta a Paul Reynaud para demostrarle que, por detestables que fuesen los términos de la convención de armisticio, los compromisos adquiridos con los ingleses —el "juramento de Burdeos"— serían respetados.

En efecto, al día siguiente, 24 de junio, algunas horas antes de que entraran en vigor las convenciones de armisticio, el almirante Darlan dirigía a sus grandes subordinados esta orden general:

"En AL OESTE AL SUR — AL AFRICA FNEO — ANTILLAS 3ª Escuadra FUERZA X — DNL Marina TOLON Marina BIZERTA 1245/24/6 cifrado secreto hilo y radio.

"Núms. 5143 — 5144 — 5145 de Almirantazgo Fr.

"Cláusulas armisticio le son notificadas en claro además —punto—. Aprovecho últimas comunicaciones puedo transmitir en cifra para hacer conocer mi pensamiento sobre este asunto:

"PRIMO. Los barcos de guerra desmovilizados deben seguir siendo franceses, con pabellón francés, tripulación reducida francesa, permaneciendo puerto francés metropolitano o colonial.

"*Secundo.* Deben tomarse precauciones secretas de autosabotaje para que enemigo o extranjero que se apodere de un barco por la fuerza no pueda servirse de él.

"*Tertio.* Si comisión armisticio encargada interpretar texto decidiese otra cosa que en párrafo PRIMO — coma— en el momento ejecución esta decisión nueva barcos de guerra serían sin nueva orden ya conducidos "ESTADOS UNIDOS" ya hundidos como si no pudiera hacerse otra cosa —coma— para sustraerlos a enemigo —punto—. En ningún caso se le dejarán intactos a enemigo.

"*Quarto.* Barcos así refugiados en extranjero no deberán utilizarse en operaciones guerra contra Alemania o Italia sin orden del C.E.J. EMF — punto— XAVIER 377."[9]

Porque sabía que esas instrucciones secretas serían notificadas a tiempo a todos los oficiales con mando, el almirante Darlan se estimaba en regla con su conciencia. Como muchos grandes jefes militares que han tomado la costumbre de ser obedecidos, consideraba que dar una orden y estar seguro de su cumplimiento era todo uno. Su orgullo le impedía pensar que pudiera desobedecérsele. Y su temperamento no le permitía concebir que impedimentos mayores pudiesen un día malograr su voluntad.

Además, en el espíritu del almirante Darlan los ingleses no tenían por qué juzgar las condiciones de la convención de armisticio. puesto que él,

---

9 El almirante Darlan autentificaba con la firma "Xavier" los mensajes secretos que emitía él personalmente.

Darlan, las declaraba aceptables: estaba empeñada su palabra de honor; por tanto, nadie estaba más calificado que él para saber si el artículo 8 era o no compatible con el "juramento de Burdeos".

Decir, como hacían los ingleses y De Gaulle, que la convención firmada en Rethondes dejaba subsistir una grave amenaza sobre la escuadra francesa porque hacía intervenir un "compromiso solemne" del gobierno alemán —la palabra de Hitler—, ¿no era acusar al mismo tiempo a Darlan por haber aceptado condiciones que quizá no le permitirían un día cumplir su palabra?

El almirante Darlan vio en el hundimiento de noviembre de 1942 la ocasión inesperada de lavarse definitivamente de aquellas sospechas que consideraba injuriosas. De donde este pasaje de sus "notas personales":[10] "Los marinos han comprendido que, ocupando la base de Tolón los alemanes y los italianos, la escuadra ya no podía ser francesa. Obedeciendo al almirante Darlan, la hundieron".

Por otra parte, ya el 4 de diciembre de 1942 el almirante Darlan escribía al primer ministro británico:[11]

"...Me parece, además, que no daban ustedes crédito a mi palabra. Un día lord Halifax me hizo decir por el señor Dupuy[12] que no se dudaba de mi palabra, pero que se pensaba que no estaría en situación de cumplirla. La destrucción voluntaria de la escuadra en Tolón ha demostrado que yo tenía razón, puesto que, aun cuando ya no la mandaba yo, ejecutó las órdenes que yo había dado y mantenido contrariando los deseos del gobierno Laval".

En realidad, Darlan sabía mejor que nadie que los jefes responsables de la marina y de la escuadra de Tolón habían dejado de reconocer su autoridad el 10 de noviembre de 1942, cuando se anunció oficialmente, a las 13 h. 15 m., la decisión tomada por el mariscal Pétain de asumir personalmente el mando de las fuerzas de tierra, mar y aire. No ignoraba que en Tolón no se habían tenido para nada en cuenta esas órdenes para obrar.[13] Por lo demás, ejecutar la orden del 24 de junio hubiera consistido ante todo en pensar en hacer rumbo a los Estados Unidos y en no recurrir al hundimiento sino en el último extremo...

Pero lo esencial, para Darlan, era acreditar la leyenda de una escuadra que se había hundido en cumplimiento de sus órdenes, lo que le ahorra tener que reconocer que se le habían escapado los medios de cumplir el "juramento de Burdeos" en el momento mismo en que aquel juramento había sido puesto a prueba.

---

[10] Alain Darlan: *L'Amiral Darlan parle.*
[11] W. Churchill: *Memorias sobre la Guerra Mundial II: La hora trágica.*
[12] Representante del Canadá en Vichy.
[13] El almirante Abrial, secretario de Estado de la Marina de Vichy, el 27 de noviembre declaró: "Yo no conocía las instrucciones de Darlan del 24 de junio de 1940... Yo estaba prisionero en el momento en que él dio esa orden" (Tribunal Supremo. Audiencia del 13 de agosto de 1946). Por su parte el almirante Laborde declaró: "...Jamás tuve conocimiento de ese telegrama. Jamás". (Tribunal Supremo. Audiencia del 27 de marzo de 1947).

"CATAPULTA"

En los últimos días de junio de 1940 había recibido el nombre de *Catapulta* una operación que preparaba el Almirantazgo británico siguiendo instrucciones del primer ministro. Ese nombre convencional no evoca gran cosa para el francés corriente. Pero lo que de ella resultó en la noche del 3 de julio sigue, por el contrario, pareciendo grave en todas las memorias: el drama de Mers-el-Kebir.

En realidad, la operación dirigida por el almirante inglés Somerville contra los barcos franceses de la "Fuerza de Raid" anclados en Mers-el-Kebir no fue más que uno de los episodios —el más doloroso y el más desastroso— de *Catapulta.*

El plan ejecutado en el alba del 3 de julio consistía, en efecto, en "la aprehensión simultánea, el poner bajo control, el ponerlos fuera de combate definitivo o la destrucción de todos los barcos franceses a los que pudiera llegarse".[14]

El mismo día, en Portsmouth y en Plymouth, los ingleses se habían apoderado —en ocasiones, principalmente en el caso del *Surcouf,* a costa de combates sangrientos— de los barcos de guerra franceses refugiados en Inglaterra. A pesar de la orden de Darlan, que preveía destrucciones y hundimientos "para que enemigo *o extranjero* que se apodere de un barco por la fuerza no pueda servirse de él", todos los barcos que se encontraban en puertos británicos fueron tomados intactos, lo que no podía sino aumentar la desconfianza de los ingleses en cuanto al destino final que los alemanes reservarían a los barcos franceses desarmados en los puertos metropolitanos el día en que, por virtud del artículo 8 de la convención de armisticio, fuesen conducidos a ellos.[15]

Siempre en ejecución del plan *Catapulta,* el almirante Godfroy, que mandaba la escuadra francesa de Alejandría —la Fuerza X—, había recibido un ultimátum del almirante inglés sir Andrew Cunningham. Pero muy oportunamente al día siguiente, 4 de julio, mientras las negociaciones se convertían en un diálogo entre sordos, hizo una incursión una escuadrilla italiana. Los franceses fueron los primeros en abrir el fuego y en seguida los imitó la D. C. A. de la escuadra británica. No hizo falta más para los unos y a los otros les pareciese, ante el enemigo común, una estúpida vanidad un combate naval entre franceses e ingleses. El 7 de julio firmaron los dos almirantes un *gentlemen's agreement.* Este acuerdo había de permitir a los barcos de la "Fuerza X" reanudar el combate después de noviembre de 1942.

Aún pueden citarse, como consecuencias de *Catapulta,* aunque posteriores en algunos días a las diversas acciones que acaban de recordarse, las operaciones lanzadas por los ingleses los días 7 y 8 de julio en Dakar. En cuanto a los barcos franceses que el almirante Robert mandaba en las Antillas, fueron estrechamente vigilados por la marina norteamericana y

---

14 W. Churchill: *op. cit.*

15 "Se comprenden —escribe Darlan— los temores que podían abrigar los ingleses de un golpe de mano sobre barcos inmovilizados en un puerto, puesto que... ellos mismos habían de dar uno, por lo demás, con buen éxito..." *(Op. cit).*

algunas unidades de la escuadra británica hasta la conclusión, el 20 de noviembre de 1940, de un *modus vivendi* que establecía un régimen de neutralización que debía durar tres años.

Así, no sólo en Mers-el-Kebir[16] los días 3 y 5 de julio, había perdido la marina francesa 1,297 muertos y desaparecidos y registrado 351 heridos —sin hablar de los barcos puestos fuera de combate: el *Dunkerque,* el *Bretagne,* el *Provence* y otras unidades de menor tonelaje—, sino que además la operación *Catapulta* y sus secuelas habían abierto un abismo entre las dos marinas en numerosos puntos del globo, en todos los lugares en que se encontraban, según las palabras de Churchill, "barcos franceses a los que pudiera llegarse".

Pero atribuir a *Catapulta* buena parte de los sentimientos anglófobos manifestados por la marina de Vichy equivale a incriminar de nuevo el armisticio. Porque en este punto no es permitido dudar: puede dicutirse la interpretación que los ingleses —como De Gaulle— dieron al artículo 8 y a sus peligros; puede concebirse que Darlan haya experimentado "gran amargura y gran resentimiento hacia Inglaterra"[17] al comprobar que no se daba crédito a su palabra, o, en el mejor caso, que no se le creía en situación de cumplirlas; pero es cierto que *Catapulta* fue decidida y ejecutada para "impedir que la escuadra francesa figurase en los grandes proyectos que podían formar los alemanes".[18]

Desde un punto de vista puramente psicológico, los odios recogidos, acumulados en el transcurso de siglos de rivalidad naval francobritánica, encontraron allí ocasión de resurgir con rara virulencia.

Por otra parte, no solamente los alemanes, convencidos o fingiendo estarlo, de la voluntad de resistencia de la marina francesa a "todo agresor", no trataron de aplicar las cláusulas del artículo 8, sino que además, revelando, en aquella como en otras ocasiones, una diabólica facultad de adaptación al acontecimiento, de la noche a la mañana invirtieron su política en relación con la escuadra francesa, sin dejar, no obstante, de codiciarla.

El 3 de julio, dos horas después de haber sido informado de la negativa opuesta por Gensoul al ultimátum inglés, Hitler en persona decidió "aplazar hasta que la situación se haya aclarado, la ejecución de la cláusula de la convención que [estuvieran] en contradicción con las medidas tomadas por el gobierno francés".

Al día siguiente, previa consulta con el O. K. W., Hitler suspendía el artículo 8, autorizaba a las fuerzas navales francesas a pasar el estrecho de

---

[16] Es imposible evocar el drama de Mers-el-Kebir, aunque sea de manera tan sumaria, sin recordar que, desde entonces, se aportó la prueba de que el almirante Gensoul —que mandaba la "Fuerza de Raid"— no dio cuenta al Almirantazgo, el 3 de julio de 1940, en sus mensajes emitidos a las 8 h. 45 m. y 12 h. 20 minutos, más que de una parte solamente del ultimátum británico, olvidando decir que se le dejaba la facultad de conducir sus barcos a un puerto francés de las Antillas o a los Estados Unidos. Pero esta última eventualidad estaba expresamente consignada por el almirante Darlan en su orden del 24 de junio. . .

[17] Carta del almirante Darlan al señor W. Churchill, de 4 de diciembre de 1942.

[18] W. Churchill: *op. cit.*

Gibraltar y ordenaba la liberación del personal de la administración central de la marina.

Vino después la autorización para enviar al Atlántico, después del asunto de Dakar, una escuadra de intervención, la "Fuerza Y", destinada a "defender el Imperio", y, en fin, la facultad concedida al gobierno de Vichy de reconstruir en Tolón una escuadra poderosa: las "Fuerzas de alta mar".

Por otra parte, el mariscal Pétain comprobó, en una nota manuscrita: "La agresión de Mers-el-Kebir, el 3 de julio de 1940, permitió obtener de las potencias ocupantes la constitución de una "Fuerza de alta mar".

Había algo inquietante en la prisa que ponía Hitler en reagrupar así en Tolón lo esencial de la escuadra francesa. Y la autorización para proceder a poner a flote el *Dunkerque*, encallado en Orán, porque implica el envío de ese barco a Tolón, debió hacer reflexionar a los menos desconfiados.

Pero el almirante Darlan, que experimentaba por su escuadra un sentimiento ciego, acogió cada una de esas "concesiones" como una victoria. Ya se veía, entre el Eje e Inglaterra, detentando en Tolón una "Tercera fuerza".

LA "DISIDENCIA"

—El armisticio, *Catapulta*... sin duda. Pero no olvidemos tampoco el incidente del *Dumont d'Urville*...

El marino que así aludía a una "pequeña historia", al margen de la grande, tenía razón: no hay que desdeñar la anécdota cuando es bastante reveladora de un estado de espíritu para dispensar su descripción minuciosa.

El 20 de septiembre de 1940, el gobernador Sautot, que había ido a recoger la adhesión de la Nueva Caledonia a la Francia Libre, señalaba al almirante Muselier,[19] comandante de las Fuerzas Navales Francesas Libres, que el segundo y la tripulación del buque vigía de Numea, el aviso colonial *Dumont d'Urville*, deseaban unirse a las F. N. F. L. Unicamente —decía— el comandante, capitán de fragata Toussaint de Quiévrecourt, quería seguir fiel al gobierno de Vichy..., pero estaba en tierra.

El almirante Muselier había enviado inmediatamente un telegrama al *Dumont d'Urville* designando al segundo para tomar el mando del aviso y prescribiendo que se pusiera al comandante Toussaint de Quiévrecourt "fuera de estado de causar daño".

Pero éste, entretanto, había subido a bordo y vuelto a tomar en su mano a la tripulación. Por tanto, le fue entregado el mensaje del almirante Muselier, al cual respondió con un telegrama de una sola palabra; ya se adivina cuál...

Dos años más tarde, el 11 de noviembre de 1942, al recibir en Tolón un telegrama enviado desde Argel por el almirante Darlan, en el que "invitaba" al comandante en jefe de las fuerzas navales francesas a diri-

---

19 Vicealmirante Muselier: *De Gaulle contre le gaullismo.*

gir éstas al A. O. F. (Africa Occidental Francesa), el almirante De Laborde había de declinar la "invitación" en estos términos: "Le doy a usted la misma respuesta que el comandante Toussaint de Quiévrecourt a Muselier el 20 de septiembre de 1940. . .".[20]

La referencia del almirante De Laborde a la respuesta del comandante Toussaint de Quiévrecourt revela hasta qué punto ciertos marinos seguían decididos, más de dos años después del armisticio, contra la noción misma de "disidencia".

Del discurso que el general De Gaulle había pronunciado después de Mers-el-Kebir, cierto número de marinos no habían querido retener, después de haberlo aislado de su contexto, más que este miembro de frase: "Digo sin ambages que vale más que ellos [nuestros barcos] hayan sido destruídos".

Es cierto que el jefe de los Franceses Libres, aunque hablando en Londres y ante los micros de la B. B. C., había dicho también: "Dirigiéndome a los ingleses, les invito a que nos eviten y se eviten a sí mismos toda representación de esa odiosa tragedia como un triunfo naval directo. Sería injusto e inoportuno".

Pero esto no había compensado aquello.

Había además, en las filas de la marina, todos los que, no sólo en Mers-el-Kebir, sino también en Plymouth, Portsmouth, Dakar, habían sentido la injusta brutalidad de la operación *Catapulta* tanto más cruelmente cuanto que en ningún momento habían pensado en dejar que los alemanes se apoderaran de sus barcos.

Algunos rozamientos desgraciados, algunos choques directos con los degaullistas en Dakar, en Libreville, incidentes todos deformados, hinchados, explotados por la propaganda de Vichy, aun habían aumentado el número de los marinos opuestos a la Francia Libre.

En fin, no está prohibido pensar —De Gaulle en todo caso parece haberse persuadido de ello con el transcurso del tiempo— que un elemento no desdeñable de esa hostilidad hacia los "disidentes" fue la presencia a la cabeza de las F. N. F. L. del vicealmirante Muselier, "contra el cual levantaban numerosos elementos de la marina los incidentes de su carrera y los rasgos de su personalidad, pero cuya inteligencia y habilidad ofrecían ventajas en aquel período azariento. . ."[21]

"ATILA"

Hitler había "declarado solemnemente" en los términos de la convención de armisticio que no tenía "intención de utilizar durante la guerra para sus propios fines la flota de guerra francesa".

La publicación, después de la victoria, de los archivos del G. C. G.

---

[20] En aquellos mismos finales de 1942 un adversario del régimen de Vichy, al llegar a un campo de internamiento administrativo de Evaux-les-Rains, advirtió que el ornamento más bello del despacho del comandante del campo era "un cartel enorme que reproducía en hermosa letra redonda el texto de una cita que el almirante Darlan había dado a un comandante de navío que había contestado la palabra de Cambronne. . ." (R. Brugére: *Veni, vidi Vichy*).

[21] General De Gaulle: *op. cit*

alemán y de las actas de las conferencias navales presididas por el Führer, demostró, si es que aun era necesario, lo que valía un "compromiso solemne" suscrito por el amo del III Reich.

Estos documentos han revelado que, *desde el 10 de diciembre de 1940,* Hitler preparaba minuciosamente el montaje del dispositivo que dos años más tarde debía permitir la invasión brutal de la zona Sur, la violación de la convención de armisticio y el golpe de fuerza contra Tolón.

Tal era, en efecto, el objeto de una "directiva núm. 19", firmada por el Führer mismo, y en la cual, reivindicando en cierto modo la "calidad" de jefe de los hunos, había bautizado *Atila* la operación proyectada.

En esa directiva, Hitler no pensaba en la hipótesis de un desembarco aliado en Africa del Norte. Pero, no obstante, presentía que algún día le vendrían dificultades de la costa meridional del Mediterráneo. La operación *Atila* se preparaba, pues, "en previsión del caso en que se produjera un movimiento de rebelión en las partes del Imperio colonial francés actualmente bajo el mando del general Weygand".

La zona así designada en la directiva de Hitler comprendía el Africa del Norte —Argelia, Túnez, Marruecos— y el A. O. F.

La respuesta alemana a esa eventual "rebelión" —y que de hecho fue desencadenada después del desembarco— debía ser "la rápida ocupación del territorio francés metropolitano aun inocupado".

Pero Hitler revelaba sobre todo en directiva núm. 19 su voluntad de "salvaguardar la escuadra francesa", de "impedir que la escuadra francesa se hiciese a la mar", de "apoderarse de la escuadra francesa" y, en fin, de examinar "cómo podría mejor la escuadra francesa pasar a nuestro poder".

Entrando ya en detalles, la directiva núm. 19 preveía la neutralización de los aeródromos, el desarme del ejército de armisticio, la ocupación de los puertos, "en particular el importante puerto militar de Tolón", y el bloqueo de sus entradas. Se especificaba, además, que los preparativos deberían "camuflarse de manera que no se alarmara a los franceses ni en sus intereses militares ni en sus intereses políticos".

Así, pues, desde el 10 de diciembre de 1940 estaba definida y preparada la operación *Atila*, cuya ejecución debía finalmente producir el hundimiento de la escuadra francesa. Debía ser aun objeto de retoques y, en cada caso, de una enérgica confirmación por parte de Hitler, en el curso de las conferencias navales del 8 y 9 de enero y 4 de febrero de 1941.

Sin embargo, el Führer se reservaba más que nunca la decisión en lo relativo al "método de ejecución". Y en la conferencia naval del 29 de diciembre de 1941 sus interlocutores debían oír por primera vez un lenguaje que revelaba la evolución de su pensamiento. Al tratar de la escuadra francesa, Hitler había parecido impresionado por la violencia del sentimiento antiinglés "tan felizmente existente" en muchos marinos. A partir de ese momento empezó a tomar cuerpo la idea de una modificación del plan *Atila*: la directiva del 10 de diciembre de 1940 sólo había previsto el uso de la fuerza, pero cuando llegue el momento de pasar a la ejecución el Führer sabrá hacer intervenir la astucia...

Noviembre de 1942. Después de la operación británica *Catapulta* y del plan alemán *Atila*, hizo su aparición un nombre nuevo en el lenguaje pintoresco de los estados mayores: *Antorcha*.

El bautizo tuvo lugar esta vez en los Estados Unidos, porque aunque participaron en él ingleses, son los norteamericanos —entrados en la guerra después del 7 de diciembre de 1941, después de Pearl Harbour— quienes van a hacer de *Antorcha* un asunto personal suyo.

Persuadido de que su amigo Churchill se ha equivocado al reconocer al general De Gaulle alguna cualidad para hablar en nombre de Francia, el Presidente Roosevelt no se siente descontento de demostrar que él sabe cómo hay que tratar a los franceses, y, sobre todo, cuán favorablemente están predispuestos éstos hacia los norteamericanos.

Es la operación *Antorcha*, es decir, la ocupación del Africa del Norte francesa a fin de utilizarla como base de partida para el asalto ulterior de la fortaleza Europa, la que debe proporcionarle la oportunidad de aquella demostración.

El Presidente Roosevelt se siente bien informado sobre el estado de espíritu de los franceses por el almirante Leahy, que fue su embajador cerca de Pétain hasta el 1 de mayo de 1942 y que desde el 20 de julio ocupa en la Casa Blanca las funciones de jefe de estado mayor del comandante en jefe de las fuerzas armadas de los Estados Unidos, es decir, del Presidente.

En lo que concierne más particularmente al Africa del Norte, Roosevelt se fía de los informes que recoge un agente del Departamento de Estado, el cónsul Murphy.

El desembarco, mal preparado, mal acogido —si no es por la población— será seguido de violentos combates por tierra y por mar. Túnez, país al que el departamento de las operaciones del estado mayor norteamericano ha juzgado inútil incluir en la zona de desembarco, será utilizado por el Eje, desde el 10 de noviembre, para operaciones aéreas en masa contra el cuerpo expedicionario aliado, y se convertirá en una sólida cabeza de puente que no será liquidada sino al cabo de varios meses y al precio de grandes pérdidas.

Y, finalmente, esas faltas, imputables a los "diplomáticos" y a los militares norteamericanos responsables de la concepción y de la ejecución de *Antorcha*, pesarán sobre el destino de la escuadra francesa de Tolón.

Y eso por diversas razones. En primer lugar, la violencia y amplitud de los combates que debían oponer, desde el amanecer del 8 de noviembre hasta la noche del 10, los barcos franceses a las escuadras aliadas, sobre todo en Casablanca y Orán.

El 8 de noviembre, a las ocho de la mañana, el almirante Auphan había definido en una orden del día la misión de sacrificio que el gobierno de Vichy asignaba a sus fuerzas navales:

"Aprovechándose de nuestro semidesarme y de inteligencias hipócritamente concertadas con algunos extraviados, los anglonorteamericanos acaban de atacar esta noche el Africa del Norte. En respuesta al mensaje norteamericano que le informaba *a posteriori* de esa agresión, el Mariscal de Francia, jefe del Estado, ha respondido el único lenguaje del interés y del honor franceses, concluyendo: "Se nos ataca; nos defenderemos. Es la orden que doy"

"En nombre de la Marina, le aseguré que esa orden sería cumplida hasta el fin.

"Contralmirante Auphan.
"Secretario de Estado en la Marina."

Una nota, establecida por los servicios del Almirantazgo unos días después que los combates hubieron cesado en todas partes, registra el estado de pérdidas resultantes de esa orden: once barcos de guerra franceses figuran como "hundidos o desaparecidos" y veinticinco —entre ellos el *Jean-Bart*— "incendiados, barrenados, fuera de combate"; el Almirantazgo sin noticias de diez barcos pequeños de la flota de guerra y de veinticinco de la flota auxiliar; sobre el conjunto de los barcos estacionados en los puertos de Argel, Orán y Casablanca, sólo tres submarinos consiguieron llegar a Tolón. En cuanto a la aeronáutica naval había perdido, el primer día, el cincuenta por ciento de sus fuerzas en la región de Orán y el setenta y cinco por ciento en la de Marruecos.

En fin, las pérdidas en vidas humanas se establecían así:

Muertos: 751.
Heridos: 553.[22]

Ese pesado balance y las condiciones mismas en que se habían desarrollado los combates, habían suscitado en muchos marinos reacciones comparables a las que habían seguido a Mers-el-Kebir. Pero esta vez ya no se trataba sólo de la marina británica: eran los "anglonorteamericanos" quienes, obrando por sorpresa y disponiendo de una superioridad aplastante, habían abierto el fuego los primeros.

En Tolón, el almirante De Laborde, en cuanto tuvo noticia de las operaciones que se desarrollaban en el Africa del Norte, había dado orden de encender las calderas de la escuadra. Y, en la jornada del 8 de noviembre, el comandante de las fuerzas de altar mar había hecho saber al almirante Aupahn que estaba dispuesto a hacerse a la mar para ir a prestar auxilio a las unidades de la marina nacional que luchaban en Orán y en Casablanca con los anglonorteamericanos.

Al día siguiente, 9 de noviembre, tres almirantes pertenecientes a las fuerzas de alta mar y a la prefectura marítima de Tolón participaban en Vichy, con los principales colaboradores del secretario de Estado en la Marina, en una conferencia presidida por el almirante Auphan. Aun allí había sido preciso refrenar el ardor de los "toloneses". En la noche que

[22] Se precisaba en la nota: "El número de heridos fue en realidad muy superior al de 553, los datos que pudimos obtener son incompletos".

siguió hará todavía otra nueva tentativa un partidario de la intervención en Africa del Norte: el almirante Negadelle, que mandaba la escuadra ligera de las F. A. M , telefoneará al almirante Marzin, subjefe de E. M. de la Marina, proponiéndole para la noche siguiente una acción de contratorpederos contra las fuerzas anglonorteamericanas que patrullaban al norte de Argel.

Las prolongaciones políticas del desembarco en Africa del Norte iban a acabar de causar el desconcierto en los espíritus. Y esto, principalmente, en razón del papel de primer plano que recaería, por azar, en el "número uno" de la marina francesa: el almirante de la escuadra Francois Darlan.

Fue cosa del azar, desde luego; si el almirante Darlan había tomado el avión para Argel el 5 de noviembre de 1942, no fue porque supiera ni siquiera porque sospechara la inminencia del desembarco, sino porque su hijo Alain, abatido por la poliomielitis el 13 de octubre, estaba desahuciado por los médicos.

Darlan en Argel —aun por azar— era a la vez una caución y una coartada para los hombres que, en Argelia y en Marruecos, tenían de Vichy sus poderes civiles o militares y que, por un momento, en la noche del 7 al 8 de noviembre, habían temido ser destituídos. Un Juin, un Nogués, veían en Darlan el medio inesperado de prolongar, por una ficción cómoda, y más seguramente que con el general Giraud, el régimen de Vichy en Africa del Norte.

En cuanto a los norteamericanos, en el desconcierto del "golpe" fracasado, estaban dispuestos a admitir a Darlan, "delfín" designado por el mariscal Pétain y comandante en jefe de las fuerzas armadas de Vichy, como el único interlocutor válido.

El general Eisenhower, unos días antes de salir de Inglaterra, había oído al primer ministro británico decirlo:

—Detesto a Darlan, pero aceptaría con alegría recorrer una milla a cuatro patas para reunirme con él, si eso debiera valerles a los aliados la colaboración de la escuadra [23]

Y el cónsul Murphy, por su parte, había afirmado un mes antes, el 10 de septiembre:

-La flota francesa, concentrada en gran parte en Tolón, ejecutará todas las órdenes que reciba del almirante Darlan.[24]

Era mucho decir. Pero es cierto que la marina estaba ansiosa de saber lo que iba a hacer Darlan. Telefoneando a Vichy apenas unas horas después del desembarco, el almirante Marquis, prefecto marítimo de Tolón, había pedido, más aun que instrucciones, "que se le tuviera muy exactamente al corriente de la situación en Africa del Norte y de la actitud que adoptaría el almirante Darlan".

De hecho, durante varios días, Argel y Vichy, acumulando palinodias e incoherencias, iban a ofrecer el más aflictivo de los espectáculos.

Bastará con recordar lo esencial.

---

23 D. Eisenhower: *Cruzada en Europa.*
24 Almirante Leahy: *Yo estaba allí.*

La primera reacción del almirante Darlan, profundamente mortificado por no haber sido tenido al corriente de los proyectos aliados, había coincidido con la del mariscal Pétain en su respuesta a Roosevelt, reproducida por Auphan en su orden del día a la marina: "Se nos ataca; nos defenderemos".

En la mañana del 8 de noviembre Darlan organizaba, pues, la "resistencia" haciendo saber secretamente al almirante Esteva, en Túnez, "que había lugar de considerar a los norteamericanos como los primeros agresores".[25]

Pero, poco de pués, mientras marinos y soldados se hacían matar por obediencia y fidelidad, el almirante negociaba con los norteamericanos. ¿Su preocupación? No tratar "ni con los británicos ni con los disidentes". ¿Su objeto? "Evitar a Giraud..."

Así fue como, a las 17 h. 40 m., el 8 de noviembre autorizaba al general Juin a firmar con el general Ryder, que mandaba la 34ª división de los Estados Unidos, una suspensión de armas limitada a Argel. Al mismo tiempo, Hitler convocaba en Munich al jefe del gobierno de Vichy, Pierre Laval, no sin haber exigido de él, antes de que partiese, el libre acceso en los aeródromos de Túnez y de Constantina para los aviones de la Luftwaffe.

Esa ausencia de Laval iba a ser aprovechada por el general Weygand, a quien Pétain había llamado con urgencia, y por el almirante Auphan. Los dos debían luchar palmo a palmo, durante cuarenta y ocho horas, para tratar de conseguir del jefe del Estado francés "una inversión política total".[26] Weygand apremiaba al mariscal a que partiera para Africa del Norte y reanudara allí la lucha; Auphan, preocupado ante todo por la suerte de la escuadra de Tolón, estaba dominado por el cuidado de mantener, en lo inmediato, las fuerzas de alta mar fuera del conflicto que acababa de abrirse en Africa del Norte. Pero su verdadero objetivo era llegar, después de la ruptura o de la denuncia del armisticio, a una cobeligerancia con los anglonorteamericanos.

Zamarreado entre Weygand y Auphan, por un lado, y por los fieles de Laval —Rochat, Platon, Bridoux[27]—, por el otro, que vigilan para que no se produzca ninguna ruptura entre Vichy y Alemania en ausencia del "patrón", el mariscal duda, parece a punto de seguir a Weygand y a Auphan, pero se rehace y mantiene sus órdenes de resistencia a los aliados.

Una frase, recogida por el almirante Auphan, resume bastante bien el pensamiento de Pétain y explica, sin excusarlos, sus aplazamientos:

—Si la guerra no debe durar más que tres meses, tienen ustedes razón. Pero si va a durar todavía tres años, ¿qué va a ser de nosotros?

Sin embargo, no está perdida toda esperanza de llevar finalmente a

---

25 Mariscal Juin: *Mémoires Alger-Tunis-Rome*

26 La fórmula es del almirante Auphan.

27 Rochat era secretario general del Ministerio de Asuntos Extranjeros; había sido nombrado para ese cargo por Darlan en 1941. El almirante Platon, secretario de Estado cerca del jefe de gobierno, estaba encargado de las relaciones con los ocupantes. El general Bridoux era secretario de Estado en el departamento de Guerra.

Pétain a aprovechar esta ocasión —se advierte claramente que será la última— de romper con la política de colaboración. Tanto más cuanto que la importancia de los movimientos de tropas señalados en la zona ocupada dejan presagiar un golpe de fuerza inminente sobre la zona libre, lo que permitiría comprobar la violación del armisticio.

En esa perspectiva, el ejército de tierra ha tomado sus precauciones desde el día siguiente al desembarco. Ha empezado a funcionar un dispositivo de alerta, preparado desde hacía mucho tiempo por el general Verneau.[28] Un P. C. clandestino instalado en la granja de La Rapine, en Lezoux, cerca de Vichy —y dotado por el comandante Leschi de una red completa de transmisión— está ocupado por el estado mayor del ejército. Las divisiones militares están alerta. Las tropas están en pie de guerra; algunas, en la noche del 9 al 10 de noviembre, hasta llegan a concentrarse en zonas de reagrupamiento elegidas para permitir la resistencia inmediata y la organización ulterior de *maquis*.*

En la mañana del 10 de noviembre Darlan hace saber que está a punto de llegar con los norteamericanos a un acuerdo de cese el fuego para el conjunto del teatro de operaciones de Africa del Norte. Después, aun antes de haber recibido contestación, envía un segundo mensaje: el acuerdo está firmado.

El almirante Auphan ve en eso la coyuntura política que esperaba: si Vichy ratifica oficialmente ese cese el fuego, Hitler reaccionará sin duda inmediatamente, la convención de armisticio será violada y el mariscal Pétain tendrá pretexto para una ruptura honorable.

Pero aun falta que el mariscal acepte validar la gestión de Darlan. Quizá va ya a decidirse cuando Laval telefonea a Rochat desde Munich: "No hagan nada. Si tratan ustedes con los norteamericanos, yo dimito y pueden esperar ustedes las peores represalias. Esperen mi regreso".

Pétain se inclina: "Yo había dado orden de defenderse contra el agresor. Mantengo mi orden..."

Los ministros fieles a Laval aprovechan las circunstancias para actuar: el general Bridoux —que acaba de conocer las disposiciones tomadas por el general Verneau— amenaza con enviar la guardia móvil a La Rapine para hacer evacuar el P. C. clandestino, si el estado mayor del ejército no vuelve a Vichy inmediatamente.

Pero el almirante Auphan aun no quiere darse por vencido. Por el hilo directo del Almirantazgo y gracias a la clave personal de Darlan, cuyo secreto se había mantenido hasta entonces, el secretario de Estado en la Marina va a esforzarse en adelante por compensar sistemáticamente el efecto de las excomuniones mayores lanzadas por Pétain, dirigiendo a Darlan mensajes en que interpretaba... del mejor modo posible las reacciones personales o los sentimientos fugitivamente expresados por el influenciable mariscal. Así, la desaprobación transmitida a las 14 h. 30 m. es anulada

---

[28] El general Verneau, jefe de estado mayor general, debía ser deportado poco después y morir en el campo de Buchenwald.

* Nombre que se dio en Francia a la resistencia clandestina contra los alemanes. *(N. de los E.)*.

inmediatamente por un primer mensaje clandestino de Auphan en el que hace saber al almirante Darlan que "era únicamente a causa de la negociación en curso por lo que se le desaprobaba y que en el fondo se estaba de acuerdo con él".[29]

Por la misma vía Darlan, tranquilizado, responde: "Entendido", y oficialmente cablegrafía a Pétain: "Anulo mi orden y me constituyo en prisionero de guerra...", sin hacer nada, no obstante.

Hay ahí motivo suficiente para mantener en los espíritus una confusión singular. Y en Tolón, como en toda Francia metropolitana, los jefes responsables, si quieren atenerse a las informaciones oficiales recibidas de Vichy, no pueden legítimamente atribuir al mariscal Pétain la menor reserva favorable a los aliados.

El almirante Auphan se da cuenta de ello. Y conoce demasiado bien los sentimientos del almirante De Laborde para pensar que este último acepte nunca dirigirse al Africa del Norte con su escuadra para ser en seguida públicamente desaprobado por Pétain. Entretanto, una orden formal, oficial, dada por el mariscal —lo que es muy improbable— y la "disidencia", de que no quiere oír hablar la marina, la única salida parece estar en esa fórmula intermedia que el almirante Auphan definió así: "Desaprobación oficial; pero, de todos modos, aprobación moral".

El secretario de Estado en la Marina acaba, pues, de idear un procedimiento delicado: va a tratar de hacerse designar personalmente comandante de la escuadra por el mariscal Pétain, quien, por consejo suyo, acaba de tomar "en ausencia del almirante Darlan" el mando en jefe de las fuerzas armadas.

Pero, en la marina menos aun que en otras partes, la gravedad de una crisis no podría ser razón suficiente para que un simple contraalmirante —aunque sea ministro— se ponga delante de varios almirantes de tres o cuatro estrellas...

De prisa, y con una sorpresa teñida de reprobación, el gabinete del almirante Auphan prepara, pues, por orden del secretario de Estado, dos decretos:

"El contralmirante Auphan es ascendido a vicealmirante."

"El vicealmirante Auphan es ascendido a vicealmirante de escuadra."

Por la noche, el almirante Auphan, cuando llega al Hotel del Parque, donde le espera el mariscal Pétain para cenar, aun puede esperar tener ganada la partida. Las noticias recibidas de Munich a las 20 h. son bastante malas para que su optimismo se sienta reforzado por ellas: Laval aceptó dejar manos libres a Hitler y a Mussolini en Túnez. El mariscal Pétain ha tomado mal la cosa... Después de la cena lleva a Auphan a un rincón:

—¿Tiene usted medios de... poner al abrigo al señor Laval cuando regrese?

---

[29] P. Auphan: *Les Grimaces de l'Histoire.*

—Sí, pero yo soy leal. Será preciso que me dé usted la orden delante de él.

El mariscal no dijo que no.

Y el almirante Auphan encarga inmediatamente a un oficial de su gabinete que forme un piquete de treinta marinos que irá a instruir desde el día siguiente al campo de maniobras de Vichy y a los locales de la compañía de guardia de Cusset en las diversas operaciones que puede necesitar un "secuestro" de aquel género... En la preparación participarán otros dos colaboradores inmediatos del secretario de Estado en la Marina.

El 10 de noviembre acaba, pues, con una doble perspectiva: la certeza de que la jornada del 11 será decisiva y la esperanza de que en ese vigésimocuarto aniversario de un armisticio victorioso Francia podrá recuperar su lugar al lado de los aliados con todo su Imperio, con el Africa del Norte... y con su escuadra.

"ATILA" SE PONE EN MARCHA

Desde el 8 de noviembre los acontecimientos se habían sucedido a un ritmo acelerado, pero en el curso de aquella jornada del 11 iban a ser superados todos los records.

Es verdad que la tregua nocturna había sido de corta duración: a las dos horas de la madrugada había sido remitida a Rochat una nota germanoitaliana que anunciaba el envío a Túnez de un cuerpo expedicionario del Eje.

Dos horas más tarde, en Munich, el embajador Abetz despertaba a Pierre Laval para darle a conocer la decisión tomada por Hitler de la ocupación total de Francia.

A las 5 h. 25 m. esa noticia era oficialmente confirmada por una carta personal del Führer al mariscal Pétain. En ella Hitler envolvía en toscas lisonjas para el "jefe venerado de los valientes soldados franceses de la guerra mundial" su nueva imposición: se ordenaba a las tropas alemanas que atravesaran Francia para ocupar la costa del Mediterráneo y participar, con los italianos, en la "protección" de Córcega.

Hitler, que en realidad respondía a Roosevelt, quien en su mensaje a Pétain del 8 de noviembre había hablado de operaciones inminentes del Eje contra el Africa del Norte, se decía informado con certeza de un plan aliado de desembarco en las costas mediterráneas de Francia y en Córcega.

Y añadía:

"Así, los datos primeros y los fundamentos de la convención de armisticio se encuentran suprimidos sin que haya falta por parte de Alemania o de Italia".

Y, a partir de las 7 h., Radio-París iba a difundir un "mensaje del Führer al pueblo francés":

"El ejército alemán no viene como enemigo del pueblo francés ni co-

mo enemigo de sus soldados. No tiene más que un solo fin: rechazar con sus aliados toda tentativa de desembarco anglonorteamericano".

Atila estaba en marcha..., la convención de armisticio está violada y el Führer mismo reconocía que había caducado.

Era, después de todo, exactamente lo que había deseado el almirante Auphan y que debía, según él, producir la "inversión política total" que permitiría salvar a la escuadra.

Pero aun iba a ser preciso conseguir que Pétain admitiese ese cambio radical de orientación política, pues el viejo mariscal era el único que tenía alguna probabilidad de hacer que el almirante De Laborde cumpliera la orden de dirigirse a un puerto controlado por los aliados.

Para legar a eso el almirante Auphan estima que dispone aun de todo un día: la flota de Tolón no será seriamente amenazada hasta veinticuatro horas después de haber franqueado la línea de demarcación los primeros elementos de la Wehrmacht. Pero, a las 5 h. 30, cuando fue comunicada al Almirantazgo la carta de Hitler, todavía no había dado el alerta ninguno de los puestos franceses. Forzosamente, los alemanes no llegarán a Tolón antes del amanecer del 12 de noviembre, lo más pronto.

El secretario de Estado en la Marina va a contentarse con enviar por telescriptor, a las 6 de la mañana, un largo telegrama al almirante Marquis, prefecto marítimo de Tolón. En él se resume la situación y se dan las instrucciones siguientes para la conducta que ha de seguirse en Tolón al llegar los alemanes:

"*a)* Oponerse, sin efusión de sangre, a la entrada de las tropas extranjeras en los establecimientos, bases aéreas, fuertes, de la marina.

"*b)* Oponerse del mismo modo a la entrada de las tropas extranjeras a bordo de los barcos de la escuadra, y, por negociaciones locales, esforzarse en llegar a un acuerdo.

"*c)* En caso de imposibilidad de tal acuerdo, hundir los barcos."

—No se trataba, en mi espíritu —dirá el almirante Auphan—, más que de instrucciones provisionales, esperando una evolución política que la conformidad del mariscal hacía segura.[30]

La conformidad del mariscal... ¡Ese era el problema!

En dos ocasiones, por la mañana —la segunda vez en presencia de Weygand, que lo apoyó enérgicamente, y de Platon y de Rochat, que lo combatieron—, Auphan trató de decidir a Pétain a enviar a Argel un mensaje ordenando la suspensión oficial de las hostilidades. Pero en vano.

Rochat sugiere que se espere. Pétain se muestra demasiado feliz con aquiescer: no tomará ninguna decisión política antes del regreso —inminente— de Laval. No se pasó, pues, de confirmar a Argel que Noguès sigue siendo el único representante del mariscal. Y a Auphan no le queda otro recurso que anular el efecto de ese mensaje telegrafiando por su parte que "la decisión del mariscal no se tomó sino porque el almirante Darlan está prisionero"...

Pero no han hecho los fieles de Laval más que conseguir esta victoria, cuando Pétain oscila de nuevo en sentido inverso: a las 10 h. 40 recibió

[30] P. Auphan: *op. cit.*

la visita del mariscal Rundstedt, enviado por Hitler, y Pétain le leyó una declaración en la que "protesta solemnemente contra decisiones incompatibles con las convenciones del armisticio". Weygand y Auphan van a conseguir que Pétain ordene la difusión inmediata de esa protesta por las antenas de la radio de Vichy y su repetición de cuarto en cuarto de hora.

Con esta manifestación espectacular —que comenzó a las 11 h. 30 a pesar de la mala voluntad de Marion[31]— se terminará en Vichy aquella mañana.

¿Qué ocurría en Tolón durante ese tiempo?

Los comandantes de los barcos recibieron muy de mañana[32] orden de tomar todas las disposiciones para estar prestos a zarpar sin la menor dilación. Como encender las calderas de una escuadra tan importante provoca, en general, en la rada, penachos de humo, se prescribió proceder al encendido sucesivamente,[33] un barco tras otro, a fin de evitar un despliegue de humos susceptible de llamar la atención de los observadores y con el peligro de producir una reacción de la aviación.

Hacia mediodía la escuadra está presta para zarpar, sin que se haya dado el alerta. Aun se recibirá la orden, hacia las 14 h., de completar el aprovisionamiento, principalmente en lo que concierne a ropas.

El almirante De Laborde puso dos comunicaciones en conocimiento de los marinos de las F. A. M.

Una orden del día:

"Bordo «Strasbourg»,
"Tolón, 11 de noviembre de 1942.

"Fuerzas de Alta Mar,
"Estado Mayor.
"Número 169 E. M. 1.

"ORDEN DEL DIA

"Oficiales y tripulaciones de las Fuerzas de Alta Mar:

"Acontecimientos de una gravedad excepcional someten a una prueba aun más ruda a nuestra Patria, ya tan duramente probada. Ellos hacen más necesaria que nunca la unión de todos los franceses alrededor del Mariscal y vuestra fidelidad sin flaquezas al juramento que le habéis hecho. Cualquier cosa que ocurra, acordaos de que la dignidad de vuestro uniforme, vuestra tranquilidad, vuestra disciplina, vuestra obediencia absoluta a las órdenes de vuestros jefes, que, como nosotros, hicieron el juramento de seguir al Mariscal en todo

---

31 Secretario de Estado en Información.

32 Las precisiones que siguen reproducen casi textualmente una parte de la declaración del almirante Pothuau, el 27 de marzo de 1947, ante el Tribunal Supremo de Justicia. El 11 de noviembre de 1942 el C. N. Pothuau mandaba una de las divisiones de contratopederos de las F. A. M.

33 El almirante De Laborde, en la audiencia del 27 de marzo de 1947, negó el encendido de las calderas el 11 de noviembre: "Las calderas de la escuadra estaban encendidas desde hacía varios días", dijo. Contradijeron esta afirmación los oficiales que tenían la responsabilidad directa de los barcos: el C. N. Seyeux, comandante del *Strasbourg*, y el C. N. Pothuau

lo que ordenara, son los únicos medios de salvar el honor de Francia y de su Pabellón.

"Ese honor es el último bien que no está en poder de nadie quitarle a un gran pueblo y que le permite, si sabe conservarlo, sobrevivir e incorporarse después de los mayores desastres.

"Almirante De Laborde,
"Comandante en Jefe de las Fuerzas de Alta Mar.
"Firmado: De Laborde."

Y un "Comunicado":

"Bordo «Strasbourg»,
"Tolón, 11 de noviembre de 1942.

"Fuerzas de Alta Mar,
"Estado Mayor.
"Número 170 E. M. 1.

"COMUNICADO

"A consecuencia de los acontecimientos de Africa del Norte, el gobierno alemán notificó al Mariscal que juzgaba necesario para la seguridad de Europa asumir por sí mismo la defensa de nuestras costas de Francia no ocupada y de Córcega, que las condiciones del armisticio dejaron tan poco defendidas como las de Argelia.

"A consecuencia de esa notificación, contra la cual protestó el Mariscal, con quien estoy siempre en comunicación directa, de que no alemanas franquearon la línea de demarcación y están en marcha para ocupar posiciones de defensa de nuestras costas.

"El gobierno alemán ha declarado oficialmente que no hacía ocupar provisionalmente posiciones de defensa más que con un fin estrictamente militar.

"Eso no implica toma de posesión de ninguna clase de las autoridades alemanas respecto a la escuadra. Para ésta será estrictamente aplicada, en caso necesario, la orden varias veces repetida del Mariscal, con quien estoy siempre en comunicación directa, de que no debe caer intacta en manos de ningún extranjero.

"Almirante De Laborde,
"Comandante en Jefe de las Fuerzas de Alta Mar.
"Firmado: De Laborde."

Entretanto, los alemanes avanzan hacia el sur, hacia Tolón, y cada hora que pasa reduce las probabilidades de una salida sin daños.

En Vichy, adonde Laval llegó a las 14 h., las tendencias antagónicas se enfrentan en una explicación decisiva. Laval "dio cuenta" a Pétain de las conversaciones de Munich:

—Ciano hizo chantaje, Hitler estuvo bien *(sic)*, Ribbentrop amistoso.

A las 17 h. 30 está reunido el consejo de ministros. Auphan conserva tan pocas ilusiones que juzgará más prudente no hablar de la escuadra, "para no despertar la atención".

¿La suspensión oficial de las hostilidades en Africa del Norte? ¿La salida del mariscal Pétain? Laval no quiere oír hablar de eso, sus ministros lo siguen, el mariscal se inclina.

Y cuando Weygand, agotados ya los argumentos, le lanza a Laval:

—Tiene usted al noventa y cinco de los franceses contra su política, Laval, cínico y sonriente, se contenta con responder:

—Puede usted decir que hasta el noventa y ocho por ciento. Pero yo haré su felicidad a pesar de ellos.

Hay opción, decisión, desde luego, pero en sentido contrario al que esperaban Weygand y Auphan: se dan órdenes para una cooperación militar entre las tropas francesas de Túnez y las fuerzas que desembarcó allí el Eje; en la zona Sur el general Bridoux va a llamar directamente por teléfono a los generales que mandan las divisiones militares y les ordenará que hagan volver las tropas a sus cuarteles. Sólo el general De Lattre de Tassigny se negará a obedecer esa orden.

Derrotado en todos los puntos, sostenido sólo por dos individuos del gobierno: Gibrat y Barnaud, respectivamente secretarios de Estado en Comunicaciones y en Relaciones Económicas Francoalemanas, Auphan piensa en dimitir. Pero aun no quiere renunciar a usar el hilo directo del Almirantazgo ni perder todo contacto con la escuadra.

Sin embargo, los dos actos que realiza aun en aquel fin de jornada demuestran que ya no conserva, en el fondo, más que una esperanza muy débil y también muy limitada. Se trata de un mensaje y de una carta.

El mensaje es para Tolón y se limita a confirmar la orden de hundimiento eventual.

En cuanto a la carta, hela aquí:

"Vichy, 11 de noviembre de 1942.

"El contraalmirante Auphan,

"Secretario de Estado en la Marina,

al

"Señor Gran Almirante Raeder.

"No tengo el honor de conocerle, pero los dos somos militares y marinos, lo que es una presentación suficiente.

"Está usted al frente de la Marina alemana, como yo ahora al frente de la Marina francesa a las órdenes del Mariscal Jefe del Estado, comandante en jefe de las fuerzas militares.

"Patriotas uno y otro, comprenderá usted como yo la emoción que oprime a la Marina francesa en las circunstancias actuales.

"Fiel a los compromisos adquiridos y a la palabra dada, la Marina francesa luchó fieramente y sin el menor desfallecimiento contra sus

agresores, que eran vuestros enemigos, y contra los cuales —hablo de los norteamericanos— no sentía ningún odio.

"Lo hizo por respeto al armisticio y por el honor.

"Desde Mers-el-Kebir y Dakar son prenda de esa fidelidad cincuenta barcos hundidos o averiados y millares de muertos o de heridos.

"Hoy están quebrantados los fundamentos del armisticio que mantenía la independencia de la Marina.

"Le pido encarecidamente que tenga en cuenta nuestro pasado desde el armisticio para que la Marina francesa sea respetada, lo mismo que la independencia del Mariscal, por quien la Marina se ha batido. Hay cosas que no podemos hacer. Pero podemos encontrarnos en los caminos del honor y de la fidelidad a nuestras patrias respectivas.

"Le ruego acepte, señor Gran Almirante, las expresiones de mi alta consideración.

"Contraalmirante Auphan,
"Secretario de Estado en la Marina,
"Jefe de Estado Mayor de las fuerzas marítimas.
"Firmado: Auphan."

Desde el comienzo de la tarde, la escuadra de Tolón, con las calderas encendidas y hechos todos los aprovisionamientos, espera órdenes.

A las 15 h. 17 los comandantes de las unidades tienen conocimiento de un radiomensaje que algunos de ellos acogen "como una luz de esperanza".[34] Es el segundo llamamiento lanzado por el almirante Darlan "invitando" al comandante en jefe de las fuerzas navales estacionadas en la metrópoli a dirigirlas al A. O. F.

Pero no durará mucho esa esperanza: las radios de a bordo no tardarán en captar la respuesta del almirante De Laborde refiriéndose al precedente del *Dumont d'Urville*.

Esos mensajes cambiados entre Argel y Tolón, que, según la expresión del almirante Auphan, pasan "al lado" —si no por encima— del Almirantazgo, revelan sobre todo, por parte de Darlan, el cuidado de no perder prestigio. Después de un primer llamamiento, lanzado el 10 y que no tuvo respuesta, y después de la grosería de no recibir contestación a su segundo telegrama, Darlan había lanzado dos mensajes: en uno decía haber querido "ganar tiempo precioso" y el otro había acusado el golpe con un buen humor fingido: "Bien recibida la respuesta del Conde Juan,[35] que ha sido muy apreciada..."

—Yo descifraré personalmente este último mensaje con el capitán de fragata Jouanin —dirá el capitán de navío Archambaud[36]—; el tono de broma de ese telegrama, así como el texto del telegrama precedente, nos dejaron la impresión de que el llamamiento del almirante Darlan a la escuadra no traducía una intención real...

---

[34] Declaración ya citada del almirante Pothuau.
[35] Sobrenombre que se daba en la Marina al almirante conde Juan de Laborde.
[36] Jefe de gabinete del almirante Auphan.

En Tolón, en todo caso, el 11 de noviembre, a la caída de la tarde, la atmósfera no estaba para bromas. A las 19 h. había llegado la orden de apagar las calderas, orden que había sido bastante mal acogida en algunos barcos no sólo por las tripulaciones, sino también por cierto número de oficiales.

El propio capitán de pabellón del almirante De Laborde, capitán de navío Seyeux, que mandaba el *Strasbourg*, había intentado conseguir del comandante de las F. A. M. la orden de zarpar.

—Y como no sabíamos lo que iba a producirse, de salir para España... El almirante De Laborde me respondió en aquel momento —era de noche— que no se podía salir, por razones diplomáticas.[37]

A esas razones no eran sensibles los marineros del *Strasbourg*, del *Colbert* y de otros barcos. A bordo del *Strasbourg*, el contramaestre René Bouillon y Danel, un joven marinero originario de París, dieron la señal de una manifestación. Veinte, treinta marineros se reunieron en el puente de proa del buque almirante. Gritan:

"¡Franquía, franquía...! ¡Viva De Gaulle!"

El comandante en segundo amenaza con hacer encarcelar a esos cabecillas,[38] pero tuvo que renunciar.

Con la noche volvió la calma al puente del *Strasbourg*, si no a los espíritus.

En Vichy, los aviones alemanes vuelan sobre la ciudad...

---

[37] Declaración del capitán de navío Seyeux ante el Tribunal Supremo de Justicia. Audiencia del 13 de agosto de 1946.

[38] Estos, en número de quince, fueron detenidos al día siguiente.

1

El campo fortificado

—Almirante, tengo orden de poner inmediatamente en su conocimiento este mensaje del Führer...

Son las once de la noche.

El teniente de navío Von Ruault-Frappart, de la Comisión de Armisticio de Tolón, se presentó unos minutos antes en la prefectura marítima e insistió en ser recibido por el almirante Marquis.

Este, pensando que ya no podía ocurrir nada en aquella jornada del 11 de noviembre, ya tan fértil en acontecimientos, se había acostado temprano. Sacado de la cama, helo aquí delante de Von Ruault-Frappart. ¡Un mensaje de Hitler!

El almirante Marquis toma el telegrama de manos del oficial alemán:

> "El almirante Marquis ha pronunciado una declaración de lealtad y ha pedido se confiara al alto mando de la escuadra francesa la defensa de Tolón. El Führer ha dado curso a esa petición. Debe exigírsele al jefe responsable del mando de la escuadra de Tolón una declaración bajo palabra de honor de que no emprenderá ninguna acción contra las potencias del Eje y de que defenderá con todas sus fuerzas Tolón contra los anglosajones y los franceses enemigos del gobierno.
> "En este caso, no debe ocuparse la plaza fuerte de Tolón, pero se delegará un destacamento de enlace de la marina cerca del comandante de la marina en Tolón."

Telegrama del Führer, núm. 771
O. K. W. West. Núm. 00420 h/42
11 de noviembre de 1942.

Ese telegrama responde exactamente al deseo expresado por el almirante Auphan en su carta al gran almirante Raeder. Y marca el desenlace de negociaciones que duraron toda la jornada y que el almirante Marquis ha llevado inspirándose en directivas recibidas a las 6 de la mañana: "...y por negociaciones locales esforzarse en llegar a un acuerdo".

A ese acuerdo le pone Hitler como condición una "declaración bajo palabra de honor". El almirante Marquis, después de haber leído el telegrama reposadamente, hasta lentamente, reflexionó...

—Estoy dispuesto —dijo en fin a Ruault-Frappart— a adquirir en lo que me concierne el compromiso que se pide,[1] pero no soy el único afectado. Las fuerzas de alta mar con base en Tolón no están bajo mis órdenes desde el punto de vista militar, y es indispensable que haya acuerdo con el almirante De Laborde.

Es verdad. En noviembre de 1942 hay en Tolón dos autoridades navales distintas, sin relación de subordinación. El almirante Marquis —tres estrellas—, prefecto marítimo, que manda en tierra, tiene bajo sus órdenes el arsenal y sólo dispone de un número limitado de barcos en estado de hacerse a la mar: los diez submarinos, los diez torpederos y los seis aviones que forman parte del dispositivo de defensa de Tolón.

Están también a las órdenes del prefecto los barcos medio desarmados, en "guardería de armisticio", los que están en reparación en el arsenal, y los viejos pontones de la división de las escuelas. Pero ninguno de estos barcos se halla en estado de navegar.

—Tengo barcos a mis órdenes —dijo el almirante Marquis—, hasta tengo muchos más que el almirante De Laborde; pero los barcos que están en mis atribuciones de conservación se hallan en el arsenal y nó pueden navegar; en cuanto un buque de la flota del almirante De Laborde (...) entra en el arsenal, no sólo empiezan a desmontarse las máquinas y a abrirle el vientre, sino que se le quita la tripulación. No se le deja más que la parte de la tripulación que participa en las reparaciones y que es indispensable para la vida de a bordo.[2]

El almirante De Laborde —cinco estrellas— manda en el mar. Dispone de todos los buques de las F. A. M. Y aun, para respetar la unidad de mando, en cuanto sale la escuadra, todos los barcos de la defensa de Tolón que dejan la rada con ella pasan a las órdenes del almirante De Laborde.

Como es marino y conoce bien la situación en Tolón, el teniente de navío Von Ruault-Frappart no ignora nada de aquella repartición de responsabilidades entre Marquis y De Laborde. Así, pues, se dirige inmediatamente a bordo del *Strasbourg* para obtener del comandante en jefe de las fuerzas de alta mar que suscriba a su vez el compromiso.

—Estoy dispuesto —le dijo el almirante De Laborde— a dar la palabra de honor que se pide, pero no puedo darla en conciencia más que si estoy seguro de que me siguen los estados mayores y las tripulaciones. Usted debe saber lo difícil que es mantener la disciplina en una fuerza naval

[1] "Había la frase: "Los franceses enemigos del gobierno" —dirá Marquis—: evidentemente, si yo hubiera estado delante de un general alemán y no hubiera blindados entre Aviñón y Marsella en aquel momento, que iban camino de Tolón, le habría dicho:

"—Escuche, en una convención escrita no me meta cosas como ésa, que son desagradables a marinos".

[2] Tribunal Supremo de Justicia, audiencia del 12 de agosto de 1946.

inactiva[3]... Pido, pues, la promesa de que no aparecerá ningún alemán a bordo de los barcos ni por las cercanías.

El oficial alemán tranquiliza inmediatamente al almirante:

—Cerca del almirante Marquis debe funcionar el destacamento de enlace previsto en el telegrama del Führer...

Se ha hablado mucho sobre el sentido y el alcance de esa "declaración bajo palabra de honor" hecha a petición de Hitler. Los almirantes De Laborde y Marquis han insistido en el hecho de que no se trataba, propiamente hablando, de un "juramento" prestado al Führer, sino simplemente del compromiso bajo palabra de honor de ejecutar una política que era, después de todo, la del gobierno cuya autoridad reconocían.

El almirante Auphan vio en ello "un doloroso sacrificio de forma admitido con abnegación en interés únicamente de la marina y del país..."[4]

El día siguiente, 12 de noviembre, a las 9 h., diecinueve almirantes y comandantes de barcos de las fuerzas de alta mar están reunidos en el salón del *Strasbourg*. El almirante De Laborde les lee esta orden del día:

"Bordo «Strasbourg»,
"Tolón, 12 de noviembre de 1942.

"Fuerzas de Alta Mar.
"Estado Mayor.

"ORDEN DEL DIA

"El gobierno alemán ha aceptado que la plaza fuerte de Tolón no sea ocupada y que se confíe su defensa al alto mando de la Marina francesa. Lo ha hecho sobre la palabra de honor dada por el almirante Marquis, prefecto marítimo, y por mí, de acuerdo con el Mariscal, de que las fuerzas a nuestras órdenes no emprenderán ninguna acción dirigida contra las potencias del Eje y defenderán Tolón contra los anglosajones y los franceses enemigos del gobierno del Mariscal. El territorio de la plaza fuerte de Tolón sigue siendo, pues, enteramente francés y libre. Su defensa sigue siendo enteramente francesa y confiada a la Marina, sin ninguna subordinación a un mando extranjero. Ningún extranjero aparecerá a bordo de las fuerzas de alta mar.

"Almirante De Laborde,
Comandante en Jefe de las F. A. M.
J. De Laborde."

Terminada la lectura, el almirante De Laborde toma otro papel y lee esta frase, que ha tenido el cuidado de escribir:

—Les pido, pues, que me den su palabra de honor de que, en estas

---

[3] Alusión a los motines en la marina alemana después del armisticio de 1918.
[4] Declaración del almirante Auphan de marzo de 1945.

circunstancias particulares, puedo contar como siempre con su obediencia sin restricciones para que yo pueda cumplir la palabra que he dado.

De los diecinueve oficiales presentes, dieciocho aceptaron sin protestar aquellas palabras de honor en cascada. Es cierto que uno de ellos declararía después:

—El almirante De Laborde nos leyó un papel verdaderamente infantil. No precisaba nada, puesto que únicamente decía: "Soy vuestro jefe, me obedeceréis..."

Para recibir la palabra de honor de cada uno, el almirante De Laborde había hecho desfilar ante sí a sus oficiales respetando el orden jerárquico: primero los almirantes, después los capitanes de navío. Cuando le llegó la vez al comandante Pothuau, éste había respondido:

—Almirante, no puedo prestarle a usted ese juramento, por lo menos de una manera definitiva; le pido que no sea válido más que hasta el momento en que le pida a usted mi retiro[5]...

—No es necesario que pida usted su retiro —replicó De Laborde—; bastará con que deje usted su mando.

—Almirante, estoy a sus órdenes.

De Laborde ordena entonces a los oficiales que asisten a la escena que hagan lo mismo con los subordinados suyos que adopten la misma actitud. Así sucederá, a bordo del *Verdun*, con el capitán de fragata De Garreau, comandante en segundo, que se negará en redondo a prestar el juramento que le pedirá a su vez su jefe, el capitán de fragata Duval, y añadirá que tal juramento lo pondría en una situación análoga a la de los voluntarios de la L. V. F.[6]...

Laborde quiere reemplazar al comandante Pothuau inmediatamente. Elige para sustituirlo al capitán de navío Mollas, en servicio interino a bordo del *Strasbourg*.[7]

El comandante Mollas duda. Consulta al capitán de navío Seyeux, cuya respuesta produce su decisión:

—Si haces eso —le dijo el comandante Seyeux— llegarás a tu barco como hombre de los alemanes. Tu tripulación no te lo perdonará...

Al fin, fue designado el comandante Glotin.

En el momento en que termina esta conferencia a bordo del *Strasbourg* entregan al almirante Marquis, en el fuerte Lamalgue, un mensaje sorprendente: un patrullero francés, la *Havraise*, señala en la bruma, a 15 ó 20 millas de Tolón, un... acorazado norteamericano, "tipo *Idaho*", precisa.

Marquis deja funcionar las consignas: se prepara un tiro de 340 y despega un avión de reconocimiento. Y en el momento en que el avión señala que se trata de un torpedero francés que viene de Marsella, un ofi-

[5] "Yo contaba —dijo el almirante Pothuau— volver a bordo y pedir el retiro; ...no podía, de momento, decir "no" de una manera tan tajante".

[6] Legión de Voluntarios Franceses que combatían en el frente ruso con uniforme alemán

[7] El C. N. Mollas debía el mando del *Strasbourg* como capitán de pabellón del almirante Gouton, reemplazante nombrado —pero no instalado— del almirante De Laborde en el mando en jefe de las F. A. M

cial italiano de la comisión de armisticio toma el relevo de las noticias falsas y anuncia un desembarco aliado en Sanary. ¡Nada menos!

—Pensé que era un lazo —dijo Marquis—, y como italianos y alemanes avanzaban sobre Tolón, les dije: "Pues bien, enviad vuestras tropas contra ese desembarco".

Pasadas las dos alarmas, el almirante Marquis es informado de la pequeña ceremonia que acaba de tener lugar a bordo del *Strasbourg*, y se apresuró a imitar al almirante De Laborde.

—Pedí el juramento de fidelidad a los oficiales de marina a mis órdenes —dijo— para ajustarme a lo que había hecho el almirante De Laborde. Vi en ello la ventaja de despejar definitivamente la conciencia de todos los oficiales explicándoles el carácter y el espíritu de mi compromiso de honor.

Pero el almirante Marquis no manda más que marinos: jefe "en tierra", dispone de las fuerzas terrestres afectadas a la defensa de Tolón. Hasta el 14 de noviembre eso se limitaba a la 2ª semibrigada de cazadores, que manda el coronel Humbert y está de guarnición en Hyeres. El almirante Marquis pedirá también a los oficiales del ejército de tierra que presten juramento. Pero entre los cazadores no encontrará mucho entusiasmo. Es cierto que desde fines de octubre Marquis se había quejado a Vichy de "palabras desconsideradas" pronunciadas por los oficiales de los batallones de cazadores, palabras "propias para hacer dudar de su lealtad".[8]

Por lo demás, Marquis conseguirá que el coronel Humbert sea relevado de su mando, como los comandantes Pothuau y De Garreau. Pero desde el 14 de noviembre empiezan a afluir al campo fortificado otras tropas francesas a las que se suponía más "leales" En el sector fortificado de Tolón toman posiciones veinte batallones[9] mandados por el general de división Hanotaux. De hecho, no están allí más de cuatro días: el 18 llegará la orden —dada por los alemanes— de retirar esas tropas.

¿Y LA SALIDA?

En la noche del 11 de noviembre el almirante De Laborde ordenó apagar las calderas. Parece, pues, que no se hablará más de salida. . . y, sin embargo, sí: al día siguiente, en la tarde del 12 de noviembre y la noche del 12 al 13, se ordena el encendido general de calderas y sin precaución ni camuflage. Es verdad que no se trata de evadirse de la ratonera de Tolón para unirse a los aliados o ni siquiera simplemente para ir a buscar refugio a un puerto neutral. He aquí, contado por la pluma del almirante De Laborde, lo que había ocurrido [10]

---

8 "Diario" de Bridoux en la fecha del 26 de octubre de 1942

9 La mayor parte procedían de la 7ª división militar, que hasta entonces había estado de guarnición en Bourg

10 Carta escrita desde Aix-en-Provence el 3 de junio de 1943 por el almirante De Laborde al almirante Platon El almirante De Laborde reconoció ante el Tribunal Supremo la autenticidad de ese documento, al que se dio lectura en la audiencia.

"... un telegrama del Almirantazgo nos había señalado hacia medianoche la presencia, la víspera a las 15 h., enfrente de Barcelona, de una escuadra inglesa que daba escolta a un fuerte convoy. Un fuerte golpe de mano sobre la costa (y en particular sobre Tolón), cuya defensa no estaba aún bien establecida, no tenía nada de inverosímil... Marquis y yo, de común acuerdo, habíamos hecho encender las calderas de nuestros barcos ... Un poco extrañado, hacia las 4 de la mañana, de no haber recibido ninguna orden, llamé a Auphan por teléfono para decirle que estaríamos en disposición de salir a las 6 y que esperaba sus órdenes si el ataque anunciado se producía. Supe entonces que, a pesar de su aparente precisión, aquellos mensajes no tenían para el Almirantazgo ninguna importancia y que ni siquiera se había despertado a Auphan para entregárselos... Marquis y yo sufrimos un desengaño e hicimos apagar los fuegos bastante poco *(sic)* edificados sobre la organización del mando en Vichy ."

Visto desde Vichy, el asunto presenta otros colores. Cras, médicojefe de la marina, oficial de órdenes del almirante Auphan, que estaba de guardia en el gabinete del secretario de Estado, guardó un recuerdo preciso de aquella llamada telefónica:

—El almirante De Laborde pedía salir en vista de la indicación que acababa de llegarle de fuerzas norteamericanas que pasaban por delante de Barcelona La llamada telefónica fue inmediatamente pasada al almirante Auphan, que no dejaba de protestar por teléfono diciendo "está loco", o, en sustancia, algo equivalente.[11]

Y el almirante Auphan añadió:

—Hecha una averiguación entre mis servicios, fue el señor de Brinon quien había telefoneado desde París a las 23 h. 40: "Autoridades alemanas señalan de Barcelona un convoy acompañado de muchos barcos de guerra". Jamás supe quién había inventado aquella noticia que se cometió el error de transmitir a Tolón sin comentario.[12]

El incidente, reducido así a sus proporciones exactas, no tendría importancia si no revelara lo fácil que hubiera sido, el 13 de noviembre, hacer salir a la escuadra con el pretexto de atacar a los anglonoreamericanos.

Se ha discutido ásperamente —entre especialistas— sobre los riesgos que suponía una salida. De esas confrontaciones resultó que la flota podía llegar a alta mar sin correr demasiados riesgos hasta la llegada de los alemanes a las puertas de Tolón, el 12 de noviembre, o, en todo caso, hasta que ocuparon el 11 los aeródromos más cercanos.

Para el período posterior, las opiniones estuvieron y están divididas. El almirante De Laborde hizo valer cierto número de argumentos a los que da fuerza su indiscutida competencia, pero a los que debilita su evidente —y comprensible— cuidado de alegar *pro domo:*

—es indispensable un plazo bastante largo (entre cuatro y seis horas)

---

[11] Declaración de Cras, médicojefe de la marina, ante el Tribunal Supremo de Justicia el 19 de julio de 1955.
[12] Almirante Auphan: *op. cit.*

para encender las calderas, y, durante todo ese lapso, los enormes desprendimientos de humo hubieran alarmado a los alemanes y los italianos;

—el remolque de las redes que cierran el paso exige un plazo suplementario de dos horas (treinta minutos únicamente, según otros);

—la intervención casi inmediata de la aviación del Eje, con bases en terrenos próximos a Tolón, era tanto más inevitable cuanto que alemanes e italianos tenían el dominio del cielo. Esa intervención podía traducirse no sólo por la colocación de minas en el paso, sino también por una acción de los stukas sobre los barcos.

El almirante De Laborde concluía, pues, en la imposibilidad material de salir a la fuerza contra la voluntad de los alemanes.

Cierto número de marinos —desde el comandante Blouet, subjefe del segundo despacho de la Prefectura marítima de Tolón en noviembre de 1942, hasta el capitán de navío Seyeux, comandante del *Strasbourg*— se han mostrado menos categóricos. Han admitido, ciertamente, que los riesgos no habían dejado de crecer, no solamente cuando, el 12 de noviembre, la escuadra se encontró al alcance de la intervención inmediata de la Luftwaffe, sino también, después del 18 de noviembre, cuando la protección para el ejército de tierra quedó prácticamente reducida a nada.

Pero, no obstante, estimaban que esos riesgos crecientes eran de los que puede afrontar una escuadra de combate. El comandante Seyeux hasta añadió algunas precisiones que merecen ser mencionadas:

—el peligro se hubiera reducido considerablemente en caso de salida en noche cerrada;

—desde el punto de vista técnico, la salida era posible;

—había a bordo de los barcos en estado de hacerse a la mar efectivos suficientes para la maniobra y reservas de carburante (4 a 5,000 toneladas de mazut a bordo del *Strasbourg*, lo que permitía hacer una caminata bastante larga, de algunos millares de millas) y de víveres que permitían una salida de varios días;

—sólo los grandes barcos que estaban en el interior del arsenal hubieran necesitado remolcadores, lo que no era el caso para los buques que estaban en los pontones de la rada (principalmente el *Strasbourg*);

—finalmente, el remolque de las redes podía hacerse innecesario, en caso de necesidad, a condición de hundir con ametralladora las cubas que las sostenían.

Esa controversia demuestra que marinos responsables de unidades importantes aceptaban correr, como soldados, los riesgos de una salida clandestina.

¿Qué decir, entonces, de una salida que podía efectuarse en pleno día a costa de un ardid de guerra que la doblez alemana, la violación de la convención de armisticio, la ocupación de la "capital" —y los llamamientos lanzados desde Argel por Darlan y desde Londres por el almirante Auboyneau[13]— justificaban ampliamente?

---

[13] El 13 de noviembre el almirante Auboyneau se había dirigido por las antenas de la B. B C. a los "oficiales y marineros de la flota de Tolón" en términos

El almirante Marquis respondió "sí" sin titubear a la pregunta formulada así:[14]

—¿Tenía la escuadra los medios materiales suficientes, no digo para salir a batirse, sino para escapar de Tolón?

Y De Laborde, a su vez, admitió.[15]

—Yo no he negado que fuese posible salir el 13 de noviembre.

¿Hubiera aprovechado esa posibilidad si le hubiese dado la orden el mariscal Pétain? El lo ha dicho, y nada permite dudarlo.

"LA CONFORMIDAD DEL VIEJO"

En Vichy la "reanudación" efectuada por Laval a su regreso de Munich siguió adelante y el almirante Auphan vio volar sus últimas ilusiones. Además, los alemanes dieron un golpe decisivo a los adversarios de Laval deteniendo al general Weygand. El secretario de Estado en la Marina perdió, pues, toda esperanza de arrancar al Mariscal la única orden que podría aun salvar la flota.

¿Tiene ya conciencia del lazo en que dio, con la cabeza baja, cuando pidió al gran mariscal Raeder que "respetara la independencia de la marina"?

Quizá no. Tanto más cuanto que le llegó la respuesta del alemán el 1. de noviembre:

> "Según la voluntad del Führer, las tropas alemanas que han sido enviadas a la costa mediterránea deben emprender, con el ejército francés, la defensa de las fronteras francesas contra los ataques enemigos. Hasta el presente, la actitud de la marina francesa justifica mi convicción de que no se sustraerá a esa tarea. La conducta de los jefes de la marina francesa en Tolón, almirante Marquis y almirante De Laborde, a quienes le ruego transmita la estimación que doy a su declaración, me confirma, lo mismo que su carta, en esa opinión.
>
> "Por eso es posible confiar la defensa de Tolón exclusivamente a la Marina francesa..."

La amenaza de un golpe de fuerza no aparece aún. Pero se va precisando otra: la de un engranaje que conduzca a la escuadra francesa a actos de cobeligerencia al lado de los alemanes y los italianos.

El almirante Auphan invita, pues, al prefecto marítimo de Tolón a

---

medidos para no herir ninguna susceptibilidad, ya que el llamamiento acababa con estas palabras: "Nosotros, que os hemos precedido en el camino, *estamos dispuestos a colocarnos en vuestra estela* en cuanto os pongáis en camino hacia el enemigo". "Pero —dirá Marquis— no conocí el llamamiento de Auboyneau... Por lo demás, era hacia Argel adonde mirábamos y escuchábamos, no hacia Londres..."

[14] Por un jurado del Tribunal Supremo de Justicia en la audiencia del 12 de agosto de 1946.

[15] Ante el Tribunal Supremo de Justicia, en la audiencia del 27 de marzo de 1947

remitir al representante alemán en la comisión de armisticio una "nota verbal" en la que precisará que "el compromiso de defender Tolón no implicará operaciones ofensivas en alta mar para tomar parte en las hostilidades entre el Eje y sus enemigos o para participar en la defensa común de las partes de costas ocupadas por las tropas del Eje".

Inmediatamente de tomadas esas disposiciones, el almirante Auphan se las comunicó a Darlan por el hilo directo: "De Boudouvin a Sanary[16] cuento hacer un Fort Chabrol sin ocuparme de otra cosa".

Aun saldrá un mensaje de Vichy para Darlan antes de que la comunicación clandestina sea definitivamente cortada. El 13 de noviembre, habiendo comunicado oficialmente el general Nogués su intención de volver a ponerse a las órdenes de Darlan, "representante del Mariscal en Africa", el almirante Auphan apremia al Mariscal y a Laval para que den su conformidad El almirante accede. Laval también..., pero pide que no se cablegrafíe nada en tanto que no sea segura, vía Brinon, la conformidad de los alemanes.

El almirante Auphan telegrafía entonces a Argel: "Conformidad íntima del Mariscal y del presidente, pero antes de contestarle se consultan las autoridades de ocupación".

Apenas unos instantes después de haber recibido este último mensaje, Darlan se dirigió al Hotel Saint-Georges, donde estaban reunidos, alrededor del general Eisenhower y del almirante Cunningham, los principales jefes aliados. Al llegar, llamó aparte al almirante Moreau, prefecto marítimo de Argel, y le susurró triunfalmente:

—¡Tenemos la conformidad del viejo!

Una hora más tarde hacía difundir su proclama en la que anunciaba que tomaba el poder... en nombre del Mariscal.[17]

"EL CONDE JUAN"

El 15 de noviembre, antes de tomar definitivamente su decisión en lo que concierne a su participación en las responsabilidades gubernamentales, el almirante Auphan llama a Vichy al almirante De Laborde "para ver su estado de espíritu, ver qué carta puede jugar aún".

El almirante De Laborde —"el conde Juan" es entonces una de las personalidades más destacadas de la marina. Se reconoce y se teme su carácter. Se admira su temperamento deportivo.. y su temperamento a secas. Es, desde la primera guerra, uno de los promotores de la aeronáutica naval, y todo el mundo sabe que durante el tiempo que mandó el portaaviones *Béarn* jamás perdió una ocasión de tomar el mando personalmente de uno de los aviones de caza. Se apreció la hazaña que

[16] Boudouvin, donde se alojaba Darlan cuando iba a Tolón, y Sanary, donde tenía una villa el almirante Battet, que estaba en Argel con Darlan, marcaban los límites Este y Oeste del campo fortificado.

[17] Declaración del vicealmirante Moreau ante el Tribunal Supremo, audiencia del 19 de julio de 1955.

realizó De Laborde cuando escoltó en 1940 al *Jean Bart* no terminado desde Saint-Nazaire a Casablanca.

Era un original que adquirió, al retirarse, una propiedad en Tamanrasset, adonde iba, en un salto de avión, cada vez que disponía de tiempo cuando tenía el mando en Bizerta.

Hay motivos para sospechar que el "ministro" que va a ver a Vichy no le impresiona mucho. Auphan es más joven que él, tiene tres estrellas, por lo menos en la manga, y, circunstancia agravante, pertenece a la "cuadra de Darlan".

Pero De Laborde no le ha perdonado nunca a Darlan que le haya "soplado" —gracias a sólidos apoyos políticos "de izquierda"— el puesto de jefe de estado mayor general de la Marina.

Laborde no ignora que el almirante Auphan es de los que en Vichy propugnan la ruptura con los alemanes, la "inversión política" total. Y sabe muy bien que lo que se juega en aquel cambio de política es la escuadra de Tolón.

En Vichy, en el seno del gobierno, De Laborde cuenta con un amigo, con un director de conciencia —si puedo atreverme a decirlo así— en la persona del almirante Platon, cuyos sentimientos proalemanes, cercanos al delirio, se unen al odio que De Laborde dedicaba a los ingleses y, después de las desastrosas operaciones navales de Casablanca y Orán, a los norteamericanos.

En cuanto a los sentimientos que alimentaba el almirante De Laborde en relación con los "disidentes", los puso a prueba el coronel Fourcaud, que en 1941 pertenecía al estado mayor particular del general De Gaulle. Portador de una carta personal del jefe de los Franceses Libres dirigida a De Laborde y transmitida el 29 de enero de 1941 por Madrid, Fourcaud, en misión en Francia, se presentó en casa del almirante en Tamaris, el 25 de agosto. Laborde lo puso a la puerta sin querer escucharlo y al día siguiente dio cuenta a Darlan de aquella acción.

Por mediación de Platon participó De Laborde en París, el 6 de noviembre, algunas horas antes del desembarco en Africa del Norte, en una conferencia celebrada en la embajada de Alemania. Allí agitó ante sus interlocutores nazis[18] las ventajas de una expedición de reconquista del Tchad contra los gaullistas, expedición cuyo mando se declaró dispuesto a asumir, en caso necesario, bajo las órdenes de Rommel.

Porque la hora del retiro parece haber sonado definitivamente para él, en la Marina, después de haber estado en servicio activo dos años más del límite de edad.

El almirante De Laborde aun hubiera pasado ya el mando a su sucesor, el almirante Gouton, si no se hubiera desencadenado la operación *Antorcha.* Pero el 8 de noviembre Laval. cuya atención había sido favorablemente atraída hacia el almirante De Laborde por el proyecto relativo

---

18 Asistían a esa conferencia, por el lado alemán, el embajador Abetz, el doctor Rahn, el coronel Böeheme, representante del O. K. W., y un coronel de la Luftwaffe.

al Tchad, insistió para que se le dejara el mando de las fuerzas de alta mar. El Mariscal, que no es hostil *a priori* a que se esté en servicio activo más allá de la edad límite, asintió.[19] El mismo Auphan admitió que no se cambiaba a un jefe en plena crisis.

El 15 de noviembre el secretario de Estado en la Marina lamenta sin duda no tener delante de sí otro interlocutor, pero es demasiado tarde.

No obstante, intenta un último esfuerzo de persuasión. Trabajo perdido. Y el oficial de servicio en el gabinete, capitán de corbeta Jalabert, confía al almirante Marzin que la entrevista fue "tormentosa". Laborde es recibido en seguida por Pétain y comprueba que no se dará la orden de salida. Ve también a Laval, a Platon —por quien será definitivamente instruido sobre las "intrigas" del almirante Auphan— y finalmente regresa a Tolón... no sin haber aprovechado un cuarto de hora de espera en el aeropuerto para dirigir a Laval un breve mensaje en que le decía que Auphan sin duda iba a dimitir y le sugería para reemplazarlo al almirante Le Luc

CRISIS EN VICHY

El almirante Auphan ya sabe ahora a qué atenerse: sabe que no tiene nada que esperar del almirante De Laborde.

Ya no dispone de la comunicación secreta con Argel, que le había parecido suficientemente importante para justificar su presencia en el Almirantazgo. En fin, aunque todavía no se lo confiese, ya no conserva ninguna ilusión en cuanto a una posible recuperación de Pétain.

Así, ya está decidido a presentar su dimisión cuando se dirige, aun en el curso de aquel mismo día del 15 de noviembre, al consejo de gabinete. La actitud que allí adoptaría Pierre Laval disiparía, si fuera necesario, sus últimos titubeos: el jefe del gobierno, intérprete de las voluntades alemanas, se propone, en efecto, obtener de sus ministros el acuerdo para una declaración de guerra a los Estados Unidos.

Auphan, Gibrat y Barnaud presentan la dimisión. Sin embargo, en razón de sus responsabilidades militares, el almirante Auphan sigue en funciones hasta que sea nombrado su sucesor.

El consejo terminó sin haber tomado ninguna decisión en cuanto a una eventual declaración de guerra. Al día siguiente, Laval estaría dispuesto a contentarse con una simple "comprobación" del estado de guerra. Pero la ocasión había pasado y el jefe del gobierno, que se dio cuenta, no insistió. Además, había encontrado algo mejor: para que Alemania admitiera la negativa opuesta a su orden, y puesto que no se quiere ni declarar la guerra ni comprobarla, hay que ofrecer a los ocupantes una compensación sustancial, que será el acta constitucional núm. 12,

---

[19] En un despacho a Pierre Laval del 13 de noviembre de 1942, Brinon haría referencia a "la excelente impresión" que produjo en los alemanes el acuerdo realizado entre el jefe del gobierno y el mariscal Pétain para que siguiera en su mando el almirante De Laborde.

por la cual Pétain, el 18 de noviembre, va a delegarle, de hecho, todos sus poderes.

Entretanto, el 17 de noviembre el almirante Auphan confirmó por escrito su dimisión, insistiendo en que se le sustituyera. Al día siguiente es nombrado el nuevo secretario de Estado en la Marina: es el almirante Abrial, héroe de la evacuación de Dunkerque. Y el 19 tuvo lugar entre Auphan y Abrial un traspaso de poderes que, a creer a este último, fue bastante sumario:

—El almirante Auphan —dijo Abrial— no me refirió absolutamente nada de lo que había pasado en el seno del gobierno durante el período crítico que acababa de atravesarse... Telegramas secretos del almirante Auphan, del almirante Darlan, todo eso se me escapó, lo mismo que lo que el almirante Auphan intentó cerca del Mariscal para hacer cambiar la política y para que se diese la orden de salida a la escuadra alrededor del 11.

De hecho, el almirante Auphan se contentó con aconsejar vivamente a su sucesor ir lo antes posible a Tolón para darse cuenta sobre el terreno de la evolución de la situación.

LA "REPUBLICA LIBRE"

El nuevo secretario de Estado en la Marina salió de Vichy el 21 de noviembre por carretera. No llegará a Tolón hasta el día siguiente, ya avanzada la noche; entre Marsella y Tolón encontró importante fuerzas alemanas que obstruían las carreteras, y, sobre todo, una concentración de carros en las puertas de Tolón, en la región Bandol-Sanary.

Finalmente, el almirante Abrial no pasará en Tolón más que el día 23. Va a repartir su tiempo entre los dos almirantes: Marquis, en la prefectura marítima, y De Laborde, en el *Strasbourg*.

El almirante Abrial prodigó buenas palabras tanto al uno como al otro: "En estas circunstancias críticas... el gobierno sabe que puede contar... espíritu de disciplina..."

Insiste en la necesidad de estar dispuestos constantemente a ejecutar el hundimiento de la escuadra. En cuanto a una salida eventual, su decisión está tomada: no hay ni que pensar en ella.

No parece que el almirante Abrial haya sido particularmente impresionado por el ambiente que reinaba entonces en Tolón ni que haya insistido personalmente, después de haber, sin embargo, comprobado *de visu* la importancia del dispositivo de asalto que ya tenían establecido los alemanes, sobre lo precario de una situación de privilegio fundada en la palabra de Hitler.

No obstante, aquel ambiente había sorprendido, algunos días antes, a un oficial general del ejército de tierra, el general Revers:

—Cuando pasé a Tolón —dijo—, encontré un sentimiento de quietud total... Ciertos jefes locales estimaban que les había dado palabra no sé quién de que Alemania no haría nada contra la flota y que, por consi-

guiente, la situación era perfectamente tranquila, que era perfectamente inútil llevar allí fuerzas militares.[20]

Los habitantes de Tolón, durante aquel corto período en que su ciudad fue el único enclave no ocupado de la Francia metropolitana, encontraron una fórmula pintoresca para caracterizar aquella euforia, que no todos compartían: la "República libre de Tolón".

Todavía ignoraban un conjunto de datos que, combinándose, hubieran debido incitar a los "jefes locales" a un poco menos de "quietud".

Ya había tenido lugar la concentración de carros blindados alemanes a las puertas de Tolón y los incesantes movimientos de las tropas alemanas e italianas. Había llegado del cuartel general de Hitler la orden de retirar las tropas del ejército francés de tierra llevadas al campo fortificado el 14. Y también el viaje a Tolón del almirante Raeder, la prohibición de que volasen sobre la zona aviones franceses, la salida de 5.000 marinos alemanes, mandados por un almirante, que habían partido de Brest —vestidos de *feldgrau* (gris campo) como soldados de infantería— el 12 y el 13 de noviembre y que algunos días más tarde habían llegado a Marsella camino de Tolón. También se había señalado la expedición desde Brest en dirección de Marsella de las municiones de D. C. A. de Lorient, principalmente de municiones de calibre de los cañones del *Strasbourg*. Había habido, en fin, la misteriosa desaparición de los oficiales alemanes de enlace destacados en Tolón, y, el 26, la ocupación por los alemanes del campo de aviación de Palyvestre, que hasta entonces habían dejado a disposición del ejército francés del aire.

—El 26 —dijo el comandante Blouet, adjunto del jefe del segundo despacho de la prefectura marítima— hice en automóvil el circuito de las carreteras que rodean a Tolón. Comprobé importantes concentraciones de tropas entre Ollioules y Le Beausset y más importantes aún en la carretera de la orilla del mar, entre Bandol y Sanary. Todas aquellas tropas estaban estacionadas en las cunetas de la carretera y daban la impresión de esperar la señal de partida. Volví a entrar en Tolón hacia las doce y media de la tarde y telefoneé aquel dato al P. C. del fuerte Lamalque. Se puso al aparato el comandante Douet, que estaba de servicio en el puesto central "operaciones". Se me contestó que se tomaba buena nota del dato.

Todos esos datos habían llegado, pues, a Tolón, habían sido analizados y explotados por el segundo despacho, puestos en conocimiento de los dos almirantes. ¿Cuáles fueron sus reacciones?

El almirante Marquis afirma haber estado sin cesar en estado de alarma.

—Estuvimos dieciséis días en nuestro puesto de combate —dijo—. A partir del 26 tomé medidas para utilizar los gendarmes; había hecho venir a sesenta inspectores de Policía para vigilar los movimientos de las tropas alemanas en el exterior de Tolón... Ese estado de espíritu extremada-

[20] Declaración del general Revers ante el Tribunal Supremo de Justicia, audiencia del 20 de julio de 1955.

mente desconfiado, puesto que estábamos en nuestro puesto de combate constantemente, indica claramente que yo no tenía ninguna clase de confianza en los alemanes, esperaba ser atacado de un momento a otro, sobre todo por la noche. Por eso permanecí en el fuerte Lamalgue, situado al este de Tolón, con todo mi estado mayor...

El almirante Robin, jefe de estado mayor del prefecto marítimo, acentúa también las medidas de seguridad tomadas por su jefe para prevenirse contra "la traición alemana". Reconoce, ciertamente, que el almirante Marquis sostenía excelentes relaciones personales con el almirante italiano De Feo y que entre el 11 y el 27 de noviembre hubo varias reuniones en las que participaron los dos almirantes franceses responsables de Tolón y de la escuadra y generales y almirantes alemanes e italianos: Von Neubronn, Wever, Kasper, De Feo. Tabellini. Pero, según él, se trataba ostensiblemente de tomar las medidas necesarias para no dar pie a ninguna crítica extranjera acerca del cumplimiento del compromiso relativo a la defensa de Tolón, en tanto que "la acción oculta y discreta" del almirante Marquis tendía a "burlar los lazos o las tentativas desleales del lado alemán o italiano".

¿Qué es lo que hay que creer? ¿Al almirante Marquis y su jefe de estado mayor, cuando se jactan tardíamente de una clarividencia tan vigilante, o al general Revers —a quien, sin embargo, no había ninguna razón válida para ocultarle la verdad— cuando habla de la "quietud de los jefes locales"?

La respuesta a esta pregunta la dio el almirante De Laborde el día en que el Sr René Mayer [21] le preguntó si había creído "entre el 14 y el 27 de noviembre que los alemanes respetarían la neutralidad de Tolón y no ocuparían nunca la zona neutra".

—Lo creí —dijo muy claramente el almirante De Laborde—. Tenía mis dudas, como lo expresa mi actitud en esas conferencias[22] y la interpelación que hice al almirante Wever. Lo creí, y mis dudas mismas sobre ese punto habían disminuido seriamente. Quizá hice mal, no conocía a los alemanes. No estuve nunca en Alemania y jamás tuve relación con ningún alemán; los conocía mal. Pero está absolutamente comprobado y demostrado además por el proceso del almirante Marquis y del almirante Abrial, que el 26 de noviembre, víspera del día en que los alemanes intentaron apoderarse de la escuadra, propuse al almirante Marquis, quien dio su aquiescencia, porque la situación parecía estabilizarse, dejar bajar a tierra en pequeño número cada vez y por turno a los oficiales, suboficiales y hombres casados (incluidos los marineros y los contramaestres casados), ya que hasta entonces los habíamos tenido completamente a bordo todas las noches.

---

[21] Tribunal Supremo de Justicia, audiencia del 27 de marzo de 1947

[22] Se trata de las conferencias entre franceses, alemanes e italianos celebradas el 14 y 16 de noviembre sobre la defensa común de las costas. El 14 el almirante De Laborde "interpeló" al almirante alemán Wever evocando —con palabras encubiertas— la eventualidad de una violación del acuerdo del 11 de noviembre. La reacción del almirante Wever le "pareció sincera" y lo tranquilizó.

"Esto demuestra claramente el estado de espíritu en que yo me encontraba, lo mismo que el almirante Marquis, puesto que fue de mi opinión; fui yo quien le hizo la proposición. Empezábamos a tener menos desconfianza de los alemanes. Me dirán ustedes que el momento fue mal elegido, pero nosotros no sabíamos nada, desgraciadamente."

2

Después de "Atila"...,
"Lila"

26 de noviembre, once de la noche.

Los comandantes de unidades de la panzerdivisión estacionada en la región Aix-Gemenos saben al fin por qué, desde hace algunos días, el Obergruppenführer Hausser, que manda el primer cuerpo blindado de S. S., los ha tenido a presión, listos a cargar a los treinta minutos de recibida la orden: acaban de recibir la orden de operación *Lila.*

Lila es la versión definitiva de *Atila.* La orden dada por Hitler no señala más que un objetivo que alcanzar: apoderarse de la escuadra francesa de Tolón intacta. Y esa orden precisa —porque siempre es bueno estimular en cierto escalón el celo de los ejecutantes abriéndoles perspectivas estratégicas— "que la utilización ulterior de esta escuadra permitirá a los alemanes acabar victoriosamente la guerra en unos meses".[1]

El secreto de la operación *Lila* estuvo bien guardado.[2] Ciertos oficiales —los intérpretes principalmente— ni siquiera tuvieron conocimiento de la misión confiada a la columna con la cual hacen el movimiento hasta la una de la mañana, el 27.[3]

El asunto se montó en dos tiempos, con un intervalo de cuarenta y cinco minutos entre cada fase.

Primer tiempo: neutralización del P. C. del almirante Marquis por la ocupación del fuerte Lamalgue[4] y cierre de la nasa sobre la escuadra

---

[1] Esta orden fue leída parcialmente en Tolón el 28 de noviembre por un oficial francés que había ido a arreglar ciertas cuestiones materiales con los alemanes y al que dejaron solo durante unos instantes en un despacho.

[2] La orden de operación fue firmada por Hitler en la noche del 19 de noviembre.

[3] Dato recogido de boca de un oficial intérprete alemán por el comandante Potel, que mandaba el frente de mar en la Croix-des-Signaux en la mañana del 27 de noviembre.

[4] El fuerte Lamalgue, que domina, al Sureste de la ciudad, la rada de las Vignettes, cubre el acceso al Mourillon.

de Tolón poniendo en batería en el Mourillon y en Saint-Mandrier piezas de artillería con los fuegos cruzados sobre la pequeña rada y el paso.

Segundo tiempo: ocupación del arsenal y captura de los barcos.

Dos grupos blindados salidos de la región Aix-Gemenos están encargados de ejecutar el primer tiempo.

El primero debe recorrer un centenar de kilómetros. Después de haber rebasado la zona del "campo fortificado" por el Norte, tomará, a partir de Solliès-Pont, la Nacional 97 y entrará en Tolón por el Este.

Misión:

1º Ocupar por sorpresa a las 4 h. 30 (precisión horaria imperativa) el fuerte Lamalgue. Capturar al almirante Marquis y a sus oficiales. Aislar la central telefónica y el centro de transmisiones de Lamalgue para paralizar la alarma.

2º Llevar un elemento blindado y una batería de artillería a la punta sur del Mourillon para batir la pequeña rada y el paso.

3º Acabar la ocupación del Mourillon penetrando en el arsenal del Mourillon por la puerta norte y el puerto comercial, neutralizar la estación de radio y apoderarse de los submarinos amarrados a los postes de la dársena norte.

El segundo grupo sólo tiene que recorrer sesenta kilómetros para alcanzar su objetivo: Saint-Mandrier, Vía Sanary, Six-Fours, Les Sablettes.

Misión:

1º Ocupar la base aeronaval (B. A. N.) de Saint-Mandrier y poner allí inmediatamente en batería un elemento de artillería capaz de batir igualmente la pequeña rada y el paso.

2º Apoderarse del P. C. del frente de mar, en la Croix-des-Signaux, y ocupar, en toda la península de Saint-Mandrier, los fortines de costa y las baterías.

Otras dos columnas están previstas para la ejecución de la segunda fase. Una y otra partirán de una zona de reagrupamiento que abarca Ollioules y Sanary, localidades situadas "a las puertas" del campo fortificado.

Esas columnas deben entrar en Tolón por los accesos Oeste de la ciudad. Una entrará en el arsenal principal por la puerta de Castingneau; la otra, más al Sur, desembocará en los pontones de Milhaud, pasando por la Pirotecnia y la puerta del ferrocarril.

Su misión es idéntica: destacar grupos hacia todos los pontones, todos los muelles, todos los postes de amarre y apoderarse de los barcos franceses, oponiéndose, por la fuerza en caso necesario, a toda tentativa de destrucción.

UNA NOCHE DEMASIADO TRANQUILA

En tanto que los primeros elementos blindados que toman parte en la operación *Lila* se ponen en marcha, Tolón se duerme pacíficamente. En el puerto, los ciento cincuenta barcos de la marina nacional, desde los

mastodontes de 26,000 toneladas hasta los remolcadores más pequeños, dan a la ciudad el ejemplo del silencio, del sueño, de la quietud.

El almirante De Laborde, comandante en jefe de las fuerzas de alta mar, después de haber cenado en su casa, a las 22 h. tomó su pequeño barco de vigilancia y a las 11 h. 15 llegó, como todas las noches, al *Strasbourg*, donde ondea su insignia. No habiendo llegado por la noche ningún telegrama importante, se acostó casi inmediatamente. El almirante Marquis, prefecto marítimo, se acuesta en su P. C. del fuerte Lamalgue. El almirante Dornon pasa la noche en la Mayoría General. Los tres duermen o están a punto de dormirse.

En los buques —los de las F. A. M., se entiende— la velada transcurre normalmente. Los almirantes y los comandante están casi todos a bordo. Los efectivos están completos, a excepción de algunos casados con permiso que en adelante quedan autorizados, por turno, para pasar la noche en tierra, y de los batallones que se toman de las F. A. M. para la defensa del campo fortificado. En la ciudad las últimas ventanas donde se retrasaban, a pesar de la vigilancia de la Defensa Pasiva, algunos rayos de luz, fueron ganadas poco a poco por la noche. Una noche negra y glacial. Una noche ya de invierno.

En la fachada sombría de la prefectura marítima se observa todavía un halo luminoso: la ventana del despacho del oficial de guardia.

Tres oficiales deben pasar la noche en la prefectura marítima: dos oficiales superiores, el capitán de corbeta Biseau y el capitán de fragata Brosset-Heckel, que se han retirado ya sus habitaciones, y el alférez de navío Piéters, del primer despacho, que está de guardia. Le llega su turno cada cinco días. La noche fue tranquila. Casi demasiado. Algunos mensajes sin interés. Un marinero de transmisiones trae uno aún...

—¿El último de la jornada?

—Probablemente, mi teniente.

El mensaje fue transmitido a las 22 h. 45 m. por la Escuela de los Pupilos de la Marina; el almirante Jarry, que manda la división de las Escuelas —que parece no ser muy optimista en cuanto a la suerte del "campo fortificado"— aseguró aquel mismo día la evacuación de la Escuela. Un tren especial salió de Tolón a las 18 h. conduciendo los pupilos de la marina a Cahors, donde el prefecto del Lot —el capitán de fragata Loïc Petit— se encargará de albergarlos. El alférez Piéters hizo maquinalmente los gestos habituales: pone el sello de "llegado", apunta la hora —23 h. 24 m.— y anota al margen el número del despacho del estado mayor al que está destinado el mensaje.

Suenan las doce de la noche... El telegrama de la Escuela de Pupilos de la Marina es el último que lleva la fecha del 26 de noviembre de 1942.

Sobre la mesa del oficial de guardia el mensaje se ha unido a los que habían llegado más temprano aquella noche. Está encima del montón, y seguirá allí durante algunas horas aún...

Las transmisiones de la marina, a falta de mensajes que transmitir, comienzan a dejarse ganar, a su vez, por el amodorramiento que reina sobre la ciudad dormida. Por el contrario, otros operadores de radio, a algunas decenas de kilómetros de allí, no están inactivos: el tráfico es intenso en las frecuencias utilizadas por las unidades blindadas y motorizadas de la Wehrmacht. Los grupos blindados avanzan sobre los ejes que les han sido asignados y los elementos de vanguardia mantienen el enlace a fin de respetar al minuto el horario fijado, pues la simultaneidad de las operaciones realizadas al Este y al Oeste de Tolón era un factor determinante del éxito de la operación *Lila*.

El otro elemento que el mando alemán consideraba indispensable era la sorpresa total. Los pelotones de motociclistas que preceden a cada una de las columnas recibieron, pues, por misión cortar los hilos telefónicos a medida que avanzan, a fin de evitar que pueda darse la alarma en Tolón.

Se advirtió la inutilidad de la precaución a la 1 h. 45 m., cuando la cabeza de la columna procedente de Gemenos descendió por la Nacional 8 hacia Le Beausset y Ollioules y llegó a Le Camp, después de la garganta del Angel.

Despertados por el ruido ensordecedor de los motores y las orugas, los gendarmes del Campo tienen, en efecto, el reflejo inmediato de telefonear a Tolón. Pero ya es demasiado tarde: la línea ha sido cortada entre Le Camp y Le Beausset.

De pronto los gendarmes se inquietan. Se da la señal de alarma en el cuartel de la gendarmería, cuyas luces todas se encendieron. No se necesita más para provocar la reacción del comandante de la columna blindada, alarmado por los elementos que atraviesan Le Camp. Un pelotón de carros se destaca y rodea la gendarmería. Se encontró en seguida un pretexto:

—Buscamos un puesto clandestino cuyas emisiones acaban de ser captadas.

Los gendarmes son vigilados, una rebusca efectuada en la gendarmería no dio —y con razón— ningún resultado. Sin embargo, a las 2 h. 45 minutos, los gendarmes del Campo fueron reunidos y conducidos, con buena escolta, a Sanary.[5]

A partir de ese momento, las columnas alemanas van a poder seguir su camino hasta algunos kilómetros de Tolón sin más incidentes.

No será, en efecto, el dispositivo de seguridad puesto del lado francés para evitar toda sorpresa lo que les molestará ni les retrasará...

El problema es de la incumbencia del almirante Marquis, que manda en tierra, y que, sin embargo, a creerle, "espera a cada instante ser atacado por los alemanes, sobre todo por la noche".

---

[5] Los gendarmes del Campo no fueron reintegrados a su cuartel hasta las 8 de la mañana.

Desde el 16 de septiembre, fecha en que los alemanes exigieron el retiro de las tropas del ejército de tierra que se habían enviado a Tolón para reforzar la guarnición del campo fortificado, el almirante Marquis tuvo que recurrir a medios de reemplazo. El almirante De Laborde lo ayudó a encontrarlos: seis batallones suministrados por las fuerzas de alta mar fueron puestos a disposición del comandante del campo fortificado. Si a eso se añaden los dos batallones del regimiento 21 de infantería colonial, cuya conservación en la zona de Tolón fue admitida por los alemanes porque está estacionado allí en tiempo normal, las varias compañías reclutadas de las tripulaciones de los barcos en guardería de armisticio y las baterías y fortines de costa, así como la D. C. A., está en disposición de participar en la defensa del campo fortificado una guarnición de alrededor de diez batallones.

Es bastante poco, si hay que reñir batalla para defender Tolón y su zona contra todo agresor. Pero es, por el contrario, sobradamente suficiente para estar en guardia en todas partes, dar la alerta y, en caso necesario, librar localmente algunos combates para retardar al enemigo.

Pero, de esos diez batallones, el almirante Marquis no afectó una sola compañía, ni la menor sección —¡ni un solo hombre!— a un dispositivo cualquiera de seguridad o de alarma, vuelto hacia los accesos terrestres de Tolón, hacia la amenaza alemana.

Tres batallones de marinos que reforzaban las baterías costeras y los fortines del frente de mar fueron llevados a las playas y trabajan en mejorar las defensas frente al mar. No tienen más que una sola misión: oponerse —en unión con los vecinos, es decir, con los alemanes del general Kasper por el Oeste y los italianos del general Tabellini por el Este— a toda tentativa de desembarco aliado.

Tres batallones quedan en estado de alarma a bordo de las F. A. M. y constituyen, a las órdenes del C. N. Braxmeyer, cuyo P. C. está en el fuerte Lamalgue, una fuerza de intervención que el almirante Marquis juzgó conveniente tener en reserva. Y se consideran también en reserva los dos batallones de la colonial, en tierra.[6]

Porque el prefecto marítimo y el comandante en jefe de las F. A. M. han tomado al pie de la letra su compromiso "bajo palabra de honor" de "defender con todas sus fuerzas a Tolón contra los anglosajones y los franceses enemigos del gobierno". Por lo demás, fue en esa perspectiva como aceptó el almirante Marquis, a pesar de la repugnancia de las autoridades civiles, las ofertas del servicio del S. O L.[7]

Son, pues, destacamentos proporcionados por el S. O. L. y armados sobre el terreno por la marina los que montan la guardia delante de los puntos sensibles: base de tránsito y parque de artillería, fábrica de gas e intendencia militar.

---

[6] Eso resulta de una conversación entre los almirantes Marquis y De Laborde del 26 de noviembre ("informe sumario" del almirante De Laborde).

[7] S. O L.: "Servicio de orden legionario", emanación en la zona sur de la "Legión de los combatientes". El S. O. L., organización paramilitar de choque, constituía en 1942 la milicia *avant la lettre*, es decir, una anticipación de lo que fue después la milicia.

¿Qué queda para vigilar los itinerarios que los alemanes pueden seguir si les viene en gana un día —o, más bien una noche, como dijo el almirante Marquis— invadir el campo fortificado?

En dos carreteras, el almirante Marquis prescribió a dos brigadas de gendarmería, la de Ollioules (a 8 kilómetros al Oeste de Tolón) y la de la Valeete (a 6 kilómetros al Este) destacar cada una un puesto de vigilancia encargado de dar la alarma a Tolón por teléfono o, a falta de éste, por estafeta, en caso de movimientos anormales de las tropas alemanas.

Un puesto ocupado por dos o tres gendarmes, a 500 metros al Este de la salida de Ollioules hacia Tolón, en la Nacional 8; otro idéntico a la altura de La Valette, en la Nacional 97; a eso se limitaban las "seguridades" de una zona que apenas si merece el nombre de "campo fortificado".

Esos dos puestos, con desprecio de las reglas más elementales, no son reforzados. Y, sobre todo, la vigilancia así ejercida no afecta más que a dos carreteras. Son, desde luego, las principales. Pero los itinerarios secundarios que quedaban fuera del dispositivo de alarma no eran desdeñables. Los constituían carreteras departamentales de gran circulación, en excelente estado y perfectamente utilizables por carros blindados: carretera directa de Sanary a Tolón, al Oeste, y carretera de Hyères a Tolón por Le Pradet, al Este.

En caso de agresión alemana, la alarma no tiene probabilidades de llegar al P. C. del almirante Marquis más que si funcionan milagrosamente una serie de factores favorables: si el asaltante consiente, desde luego, en utilizar una por lo menos de las dos carreteras por las cuales se le espera; si pasando por una u otra de esas carreteras los alemanes dejan a los gendarmes el uso del teléfono... o aceptan ver salir para Tolón una estafeta motociclista..., si...

En suma, el almirante Marquis cuenta con la suerte —y, accesoriamente, con seis gendarmes— para ser prevenido cuando se produzca ese ataque alemán que juzga inevitable.

¿Falta de medios? Pero al mismo tiempo se guardan en reserva tres batallones de las F. A. M. y dos batallones de infantería de marina.

EL "DISPOSITIVO DE SEGURIDAD" ES PUESTO A PRUEBA

De hecho, los dos grupos blindados alemanes encargados de la ejecución del primer tiempo de la operación *Lila* van a pasar por Ollioules y por La Valette.

Pero se les puede reconocer a los alemanes una técnica probada en materia de invasión por sorpresa. Las panzerdivizionen que operan en la zona sur después de haber atravesado la línea de demarcación están mandadas por oficiales que ya, en la Europa central y occidental, han tenido más de una vez ocasión de ejecutar misiones que implicaban la neutralización de los dispositivos de alarma.

Por otra parte, pudo comprobarse ya, en el Camp y en Beausset, la eficacia de las medidas tomadas para impedir el uso del teléfono.

A las 3 h. 20 m., los gendarmes de guardia en el puesto de La Valette oyen, en dirección de Solliès-Pont y acercándose a ellos a buena marcha, el ruido de una columna blindada y motorizada. Se pierden unos minutos en evaluar la distancia, apreciar la importancia del convoy, conjeturar su dirección. Lo suficiente para que los primeros elementos de la columna lleguen al puesto, lo rodeen, corten las líneas telefónicas y hagan imposible el envío de la estafeta motociclista que, en teoría, debería llegar hasta Tolón.

No obstante, un gendarme del puesto de La Valette irá a Tolón..., pero no para dar la alarma; en efecto, el oficial alemán que manda el pelotón de cabeza invita —y las pistolas ametralladoras están allí para apoyar la "invitación" - al jefe del puesto a que ponga a su disposición un gendarme para que le guíe por las afueras de Tolón. El nombrado fue el gendarme Le Moign. Quiera o no, lo suben al carro del oficial orientador. Y la columna alemana reanuda la marcha...

Ya está, pues, rebasado el puesto de La Valette algunos minutos después de las 3 h. 30 m., sin que haya podido darse la voz de alarma.

Queda Ollioules.

Fue igualmente a las 3 h. 30 m. —la sincronización de los movimientos de los dos grupos blindados en los dos ejes Este y Oeste fue escrupulosamente respetada— cuando los gendarmes de Ollioule oyeron a su vez el zumbido de los motores y el ruido estrepitoso de las orugas. No fueron los gendarmes de vigilancia en la carretera nacional número 8 los primeros alarmados. En efecto, su puesto fue instalado como medio kilómetro después de la salida de Ollioules en la carretera de Tolón. Pero el grupo blindado que opera al Oeste —el mismo que ya neutralizó la gendarmería del Camp— abandona, a la entrada de Ollioules, la nacional 8 para ir directamente a Sanary por la departamental 11. La brigada de gendarmería de Ollioules está, pues, mejor situada para oír el paso de los carros que el puesto de la carretera.

El jefe de brigada quiere, naturalmente, telefonear a Tolón, pero la línea ya está cortada. Finalmente se decidirá, con algún retraso, a enviar dos gendarmes a Tolón. Pero es el momento en que la columna alemana se divide para tomar simultáneamente varios itinerarios secundarios. Y los dos gendarmes, que por todo medio de locomoción sólo tienen sus bicicletas —las únicas motos disponibles se pusieron a la disposición del puesto de la carretera— van a avanzar con astucias de indios siux por caminos terreros para evitar darse de narices con los motociclistas o los carros blindados alemanes.[8]

Paradójicamente, es, finalmente, el puesto de vigilancia establecido en un punto por donde no pasan los carros blindados encargados del primer tiempo de la operación el único que podrá cumplir su misión de alarma. En efecto, poco después de las 3 h. 30 m., el jefe del puesto de seguridad

[8] Los dos gendarmes llegaron a Tolón a las 6 de la mañana...

situado a la salida Este de Ollioules no vio pasar ningún vehículo alemán, pero se inquieta por el ruido de los blindados que descienden hacia Sanary, y decide enviar su estafeta motociclista a Tolón.

"PASO A RECOGERLE..."

A la misma hora —3h. 30 m.— en Vichy, al secretario general del ministerio de Asuntos Extranjeros, Charles Rochat, lo saca de la cama una llamada telefónica. Al otro extremo del hilo está el cónsul general de Alemania, Krug von Nidda:

—Estoy encargado por mi gobierno de entregar una comunicación urgente al presidente Laval.

—El presidente está en su casa, en Châteldon...

—Ya lo sé. Tengo que ir allá inmediatamente. Si usted quiere acompañarme, paso a recogerle...

Rochat, inquieto, se viste apresuradamente. El tono de Krug von Nidda, y también la hora insólita escogida para esta gestión diplomática, permiten esperar lo peor.

Apenas unos minutos después de haber colgado el auricular, es anunciado el cónsul general. Krug von Nidda, como su jefe Abetz, no es diplomático de carrera. Antiguo periodista que representó durante mucho tiempo en París —donde vivió en la calla Malar— la *Deutsche Allgemeine Zeitung* y autor de un libro ilustrado sobre París, fue escogido en razón de su conocimiento de Francia y de sus relaciones en los medios políticos franceses.

Mientras el coche de la embajada rueda a buena marcha, en medio de la noche, por la carretera de Châteldon, Rochat intenta saber de qué habla aquella nota que no puede esperar a que amanezca. Pero Krug von Nidda permanece sombrío y evasivo. Después de todo, no es imposible que él mismo se interrogue sobre el contenido del mensaje de que es portador...

PRIMERAS ALARMAS

Tolón, 4 de la mañana. En la prefectura marítima el alférez de navío Piéters se hiela de frío desde las 23 h. 24 m. Después del telegrama sin interés procedente de la Escuela de Pupilos no recibió ningún mensaje, ninguna comunicación telefónica. De pronto suena el timbre del teléfono en el despacho del oficial de guardia: el teniente de navío Morel, encargado de la defensa de la puerta Castigneau, en la entrada del Arsenal, hace que avisen a Piéters de la llegada de una estafeta motociclista enviada por el jefe del puesto de seguridad de Ollioules. El mensajero da cuenta de que en el puesto, del que salió unos minutos antes, se oye el ruido de los motores y las orugas de un convoy importante que parece desplazarse sobre el eje Ollioules-Sanary.

Aquel gendarme corrió en medio de la noche hasta el Arsenal y se

dirigió a la primera autoridad que encontró, que fue el jefe del puesto de guardia de la puerta Castigneau.

El alférez Piéters, antes de dar una voz de alarma general, responde al oficial de marina jefe del puesto:

—Diga al gendarme que regrese a Ollioules o cerca y que vuelva inmediatamente para decir si se precisa el ruido y si se confirma que la columna en cuestión viene hacia Tolón.

Después, mientras parte el gendarme motociclista,[9] el alférez Piéters abre la ventana de su despacho y escucha atentamente. No oye ningún ruido anormal.

Sin embargo, en otros puntos de la ciudad más despejados que la prefectura marítima empieza ya a percibirse a lo lejos, en dirección del Oeste, el runruneo sordo de los carros. El doctor Tristani, que vive en la esquina de la calle Gimelli y de la avenida Vauban, es despertado por ese ruido que no llega a identificar inmediatamente. En la calle de Molière un banquero, el señor Grohando, se tira de la cama, se pone a la ventana y escucha...

—Se oía un ronquido martilleado y penetrante, cuya intensidad, cuya "presencia", crecían de minuto en minuto; pensé, no sé por qué, en el *Bolero,* de Ravel...

Pero es sobre todo en los barrios inmediatos a Tolón donde era más claramente audible el avance de las columnas blindadas. Al Sur de Tolón, el grupo que rodea la aglomeración tolonesa para operar en Saint-Mandrier, a las 4 h. 30 m., ya ha rebasado Sanary y Six-Fours. A las 4 h. 10 m., el puesto de D. C. A. que maneja el reflector de Fabre, en la carretera de Reynier a las Sablettes, señala el paso por delante de él de los primeros elementos blindados. El dato, recibido en el P. C. de la D. C. A., en Gambin, es comunicado inmediatamente al C. N. Orlandini, que manda la D. C. A., quien ordena transmitirlo al P. C. del M. M. en el fuerte Lamalgue. Pero la transmisión produce algún retraso... y en Lamalgue, por el momento, el almirante Marquis duerme tranquilamente.

A las 4 h. 15 m. el alférez Piéters, inquieto a pesar de todo, vuelve a llamar al puesto de guardia de la puerta Castigneau.

—¿Y el gendarme de Ollioules?

—No hemos vuelto a verlo.

—¿Oyen ustedes ruido de motores o de orugas?

—No; ningún ruido anormal.

No obstante, a las 4 h. 25 m. el alférez Piéters llama a la centralilla y pide comunicación con el fuerte Lamalgue para dar parte del incidente. Aunque la P. M. está comunicada con el fuerte Lamalgue por la red de hilos de la marina, la comunicación es difícil de establecer. Entretanto, la cabeza del grupo blindado que viene de Solliès-Pont está sólo a unos centenares de metros del fuerte Lamalgue. Desde la salida de La Valette el gendarme Le Moign supo cuál era el objetivo asignado a la columna

---

9 Una *panne* que sufrió a medio camino entre Tolón y Ollioules impidió a este gendarme cumplir su misión.

que él estaba encargado de guiar. No había dejado de pensar en el medio de ganar tiempo y dar la voz de alarma. Al llegar al Campo de Marte había dejado, sin decir nada, que los alemanes siguieran derecho, con la esperanza de pasearlos por mitad de la ciudad y despertar a Tolón...

Pero el oficial orientador alemán no se fiaba sino a medias de su guía. Tenía ante los ojos un plano de Tolón y no tardó en descubrir el ardid. Le Moign había sentido apoyarse en sus espaldas el cañón de la pistola ametralladora y no había tenido más remedio que disculpar el error...

A las 4 h. 25 m. el primer carro alemán tenía bajo sus cañones a los centinelas de la entrada del fuerte Lamalgue.

"ESPEREMOS A LA MEDIA..."

En Châteldon, su lugar natal, Pierre Laval, hijo de un posaderotrajinero que, a fines del siglo pasado, hacía el correo con la estación de Puy-Guillaume y la diligencia entre Vichy y Châteldon, señaló, en 1931, una etapa decisiva en su ascensión —o por lo menos, en el sentido más material, de su fortuna— comprando, por ciento cincuenta mil francos, el castillo.

El castellano de Châteldon, en 1942, reina sobre un aserradero, tres fuentes de aguas minerales y un viejo molino donde se fabrica a mano, por procedimientos medievales, el papel de que se sirve el mariscal Petain para su correspondencia particular.

Delante del castillo de Châteldon se detuvo, a las 4 h. 25 m., el coche del cónsul general Von Nidda. Ansioso de conocer —al fin— el contenido del sobre que lleva el alemán, Rochat se adelanta para hacer abrir la puerta de la verja, pero Von Nidda echa una mirada a su reloj de pulsera y detiene a Rochat:

—Esperemos a la media...

Decididamente, Hitler exigió de todos los ejecutantes de la operación *Lila*, desde el motociclista que va a la cabeza de cada columna blindada hasta el diplomático encargado de informar al gobierno de Vichy, el estricto respeto del horario. La hora H estaba fijada para las 4 h. 30... y Rochat se vio reducido a tascar el freno y golpear el suelo con los pies delante del castillo de Châteldon, en medio de la noche y del frío, hasta la media.

Al otro lado de la verja, Laval, prevenido tres cuartos de hora antes por una llamada telefónica de Rochat, espera, él también, la hora fatídica fijada por la voluntad del Führer.

La 4 h. 30, por fin. Pasan los visitantes. Krug von Nidda, en realidad, sabía muy bien en qué consistía la comunicación que iba a hacer Se lo dijo a Laval al mismo tiempo que le entregaba dos cartas, una del canciller Hitler dirigida al mariscal Pétain y la otra de Otto Abetz para el jefe del gobierno de Vichy.

—El señor Krug von Nidda —dijo Laval[10]— me hizo saber, no recuerdo en qué términos, el hecho que se estaba realizando: que el ejército alemán estaba en el puerto de Tolón y que cercaba los barcos.

"Yo protesté entonces de la manera más viva —protesta platónica— ante el señor Krug von Nidda, que sólo estaba encargado de una simple comunicación."

LAS DOS CARTAS

Laval, así informado, toma entonces conocimiento de los documentos que el cónsul general acaba de entregarle.

La carta del Führer —ocho hojas dactilografiadas— repite en primer lugar las tesis habituales de Hitler:

> "He tenido que resolverme, el 11 de noviembre de 1942..., a ocupar la costa meridional de Francia... con la esperanza de producir con ello un esclarecimiento de la situación interior de su país...
>
> "...No fue Alemania la que en septiembre de 1939 declaró la guerra a Francia y a Inglaterra...
>
> "...No obstante una victoria única en la historia del mundo, no he hecho nada que pudiese herir el honor de Francia...
>
> "...Usted sabe, señor Mariscal, que todas las aserciones que se han propalado del lado inglés o norteamericano... como que Alemania quería apoderarse de la flota francesa... son puras invenciones o mentiras deliberadas..."

Después Hitler trata de un asunto que no tiene sino lejanas relaciones con la operación *Lila*, pero que, sin embargo, le interesa demasiado para que pueda dejar pasar tan buena ocasión de evocarlo:

> "Ha sido su propio deseo, señor Mariscal, tener alguna vez una conversación conmigo para hallar las posibilidades de tal colaboración y fijar sus condiciones. Me rendí a ese deseo y en Montoire tuvieron lugar conversaciones que, estoy convencido de ello, hubieran podido poner las bases de un alivio general.
>
> "Desgraciadamente, las gentes que tienen interés en la guerra en Francia consiguieron, apenas algunas semanas más tarde, destruir esa colaboración bajo un pretexto que era para mí personalmente infinitamente ofensivo. Estoy obligado a afirmar aquí que se ha pretendido abiertamente que el hijo de Napoleón[11] no fue llevado por mí a París sino con el propósito de atraerle a usted, señor Mariscal, y traerle así a las manos de Alemania.
>
> "Deseo establecer ahora que fue usted mismo, señor Mariscal,

---

[10] Audición de Pierre Laval por el Tribunal Supremo de Justicia, proceso Pétain, audiencia del 4 de agosto de 1945.

[11] Hitler alude al traslado de las cenizas del Aiglon o Aguilucho.

quien insistió, en aquel tiempo, en que se le autorizase a establecerse en Versalles y yo tuve aun que negárselo por la razón de que en el resto del mundo se hubiera pretendido, muy injustamente, que el gobierno francés se encontraba bajo la presión alemana."

Y he aquí, en fin, después de dos páginas de recriminaciones contra los generales y los almirantes franceses que "faltaron a su palabra de honor respecto de los organismos alemanes y eso un número incalculable de veces", el pasaje capital de esta carta:

"Por eso, después de haber tenido conocimiento de nuevas violaciones de sus palabras de honor cometidas por oficiales, generales, almirantes franceses, que tienen la intención ahora demostrada de abrir a los fautores de guerra anglojudíos Francia después del Africa del Norte, he dado orden de ocupar inmediatamente Tolón, de impedir la salida de los barcos o de destruirlos y de romper por la fuerza, en caso necesario, toda resistencia. Eso no constituye una lucha contra los oficiales o los soldados franceses conscientes de su honor, sino solamente contra los criminales fautores de guerra, para los cuales todavía no ha corrido hasta hoy bastante sangre y buscan siempre nuevas posibilidades para prolongar y extender la catástrofe.

"En consecuencia, he dado la orden de desmovilizar todas las unidades del ejército francés que, en contra de las órdenes de su *propio* gobierno, son excitadas por sus oficiales a una resistencia activa contra Alemania."

Y Hitler termina —antes de asegurar al mariscal Pétain su "alta consideración personal"— con una tirada sobre su deseo de ver en fin establecerse una colaboración de la cual no espera, de parte de Francia, "otra cosa que comprensión del destino común de Europa y lealtad".

En cuanto a la carta de Abetz —que será la última manifestación del embajador del Reich antes de un largo período de desgracia, a la que no fue extraña la destrucción total de la escuadra de Tolón—, merece ser leída con toda la atención que le dedicó Laval:

"Tren especial de Westfalia.

"26-11-42.

"Al Presidente Laval.

"Excelencia:

"Le comunico adjunta la copia de una carta del Führer al mariscal Pétain.

"Como Vuestra Excelencia lo ve por esas indicaciones, se ha producido una situación que obliga al Führer a una intervención inmediata en interés de nuestros dos países.

"La ciudad y el puerto de Tolón no fueron ocupados a petición

formal del gobierno francés y después que los almirantes franceses hubieron dado su palabra de honor de defender Tolón contra todo ataque anglonorteamericano. Pero han llegado a poder del gobierno del Reich documentos que prueban, de manera indiscutible, que los almirantes y oficiales dirigentes de la escuadra francesa en Tolón no sólo no tienen la intención de defender Tolón, sino que favorecen en secreto un desembarco anglonorteamericano en Tolón y que quieren pasarse al adversario en el momento fijado. Partes del ejército y de la aviación franceses están igualmente mezcladas en este nuevo complot fomentado por los enemigos eternos de una comprensión francoalemana.

"Los acontecimientos sobrevenidos en Africa ya han, por la traición de todas las personalidades francesas civiles y militares, demostrado al mariscal Pétain que el gobierno francés no estaba en situación de imponer a las autoridades y a los elementos militares puestos bajo sus órdenes las condiciones fijadas en el armisticio francoalemán. A consecuencia de esas nuevas maquinaciones de importantes militares franceses en la misma Francia, la confianza del Führer en la palabra de honor de tales elementos, que parecen inconmovibles en sus sentimientos antialemanes, está completamente quebrantada. El Führer, pues, dio ahora orden de ocupar inmediatamente la ciudad y el puerto de Tolón, así como la escuadra francesa, y de desmovilizar las unidades del ejército y de la aviación franceses comprometidas. Espero firmemente que podrá evitarse toda efusión de sangre en el desarrollo de esta operación y que se darán todas las órdenes en ese sentido por parte del gobierno francés. Si en el curso de esta acción se manifiestan resistencias, serán destruidas por todos los medios.

"Al hacer esta comunicación a Vuestra Excelencia, querría expresarle mi convicción de que esta decisión del Führer de limpiar el ejército, la marina y la aviación franceses de todos los elementos hostiles a un acercamiento francoalemán se efectuará en último análisis para bien de nuestros pueblos. Tal limpieza se había hecho indispensable desde Montoire y sobre todo después de las experiencias hechas en el curso de las últimas semanas. Ella creará, lo creo con certeza, en adelante, la base necesaria y sólida para abrir el camino a nuevas relaciones entre nuestros dos países, para crear esa verdadera comprensión francoalemana que el Führer deseó siempre y que desde hace mucho tiempo venimos persiguiendo Vuestra Excelencia misma y yo. En ese sentido, el Führer ha decidido también ahora hacer todo lo que está en su poder y ayudarles a ustedes a crear una fuerza militar absolutamente segura para el gobierno francés. El gobierno del Reich está tanto más interesado cuanto que está firmemente decidido a luchar por todos los medios contra todo intento de desembarco de las fuerzas norteamericano-inglesas desembarcadas en Africa y a combatir para recuperar el imperio colonial francés. Cuenta para eso con la ayuda del ejército

francés que ha de crearse, y estoy persuadido de que la fraternidad de armas creada por la lucha común futura, que será lamentada por los soldados franceses y alemanes inspirados por el mismo espíritu europeo, contribuirá más que todo a servir de base a una amistad duradera entre Alemania e Italia por una parte y Francia por otra.

"El Führer me ha encargado darle las gracias por su carta del 22 de noviembre. El Führer ha tenido conocimiento con viva satisfacción de la noticia que usted le comunica según la cual el gobierno francés ha decidido poner a nuestra disposición todos los barcos mercantes que se encuentran en los puertos mediterráneos. Le da las gracias por esa decisión.

"En lo que concierne a su deseo de tener una nueva conversación con el Führer, debo hacerle saber que éste se encuentra actualmente en el frente del Este. Pero me ha encargado hacer saber a Vuestra Excelencia que le recibirá pronto con mucho gusto en su cuartel general, para hablar con usted de las cuestiones que suscita su carta. No dejaré de hacerle saber cuándo podrá celebrarse esa conversación.

"Recibid, etc."

Después de haber releído los principales párrafos de las dos cartas, Laval, en un movimiento de cólera, las estruja. Después, aun sabiendo de antemano que eso no puede servir para nada, se desahoga renovando sus protestas con más violencia aún. Le pide a Rochat que convoque inmediatamente en Vichy, en un consejo restringido, a los ministros interesados y a aquellos de sus consejeros —como el almirante Le Luc, director del gabinete del almirante Abrial— cuya presencia podrá ser útil.

"LOS ALEMANES ESTAN AHI..."

A las 4 h. 35, mientras que Rochat y Von Nidda franquean las verjas del castillo de Châteldon, la D. C. A. de Tolón transmitía a todos los barcos y a todos los puestos de tierra un mensaje de alarma. Pero nadie le prestó atención especial: los vuelos nocturnos sobre la zona eran frecuentes y no provocaban más que reacciones de pura rutina.

En la prefectura marítima el alférez Piéters acaba, al fin, de conseguir la comunicación con el fuerte Lamalgue.

—He aquí Lamalgue... —dijo la centralilla.

Piéters oye al otro extremo del hilo una voz ahogada que no reconoce. Se presenta:

—Aquí, el alférez de navío Piéters, oficial de guardia en la P. M. Comuníquenme con el almirante Robin...

—¡Imposible!... ¡Los alemanes están ahí!

—¿Los alemanes? ¿Qué alemanes? ¿Los de la comisión de armisticio?

El interlocutor desconocido se contentó con repetir con voz angustiada:

—Le repito, teniente, que los alemanes están ahí.

Y se cortó la comunicación, como si se hubiera colgado la bocina precipitadamente.

El alférez Piéters se dirige en seguida a la habitación donde duerme el comandante Biseau, que ni siquiera se había desvestido.

—Mi comandante, creo que los alemanes han invadido el fuerte Lamalgue.

—¿Los alemanes? ¿Invadido el fuerte Lamalgue? Una de dos, Piéters: o sueña usted o se ha vuelto loco.

No obstante, el comandante Biseau, sin tomarse siquiera el tiempo de ponerse la chaqueta de uniforme, sigue a Piéters al despacho del oficial de guardia.

—Entonces —dijo el comandante Biseau—, pídame Lamalgue.

El alférez Piéters descuelga y llama a la centralilla. La empleada, que lo ha oído todo, llora al otro extremo del hilo:

—Dios mío, teniente, ¿qué va a pasar?

Piéters se esfuerza en calmarla hasta el momento en que el comandante Biseau, impaciente, se apodera de la bocina:

—Aló, Lamalgue... Aló, Lamalgue...

Al fin se establece el circuito, pero el comandante Biseau cubre con una mano el aparato telefónico y llama a Piéters en su ayuda:

—Hay alguien al aparato, pero no entiendo nada, ni una palabra de lo que me dice...

El alférez toma la bocina y escucha. Oye a su interlocutor decir en alemán:

—¿Quién es usted y desde dónde llama?

En el mismo idioma —que habla bastante bien— el alférez Piéters replica:

—¿Qué hace usted ahí? ¿Quién es usted, usted, y por qué no puedo hablar con mi interlocutor?

Colgaron, dándole con el silencio en las narices.

SORPRESA TOTAL...

El fuerte Lamalgue está, en efecto, ocupado desde hace unos minutos

A las 4 h. 25 el carro alemán en que va el gendarme Le Moign llegó a la puerta del fuerte Lamalgue. El teniente de navío Delort, oficial de guardia de la Escuela Naval, al salir de la oficina de movimientos se detuvo, sorprendido, a escuchar el ruido de los motores delante de la puerta del fuerte. Fue a ver lo que ocurría, pero en el camino se encontró, aun antes de llegar a la puerta, al segundo contramaestre del puesto de guardia:

—¡Mi teniente, los alemanes están ahí!

El teniente de navío Delort se precipita a la puerta; trata, para

ganar unos minutos, de parlamentar, pero la torreta del carro cruzado delante de la puerta del fuerte gira de manera significativa: el cañón apuntado a la puerta abrevia las explicaciones. El T. N. Delort ordena abrir la puerta y los primeros alemanes entran en el patio. Un teniente alemán se adelanta:

—El almirante Marquis.

Delort se esfuerza por obtener algunas explicaciones, pero el alemán no le ha entendido nada o prefirió, para abreviar, no comprender. Un soldado de la Wehrmacht se acercó entonces y, en un francés muy inteligible, explicó:

—El Führer ordenó ocupar Tolón por lo que pasa en Túnez y en Bizerta. El teniente quiere ver inmediatamente al almirante Marquis.

El teniente de navío Delort, rodeado de alemanes, visiblemente nerviosos, no tiene más que obedecer. Entre dos soldados alemanes fue a despertar a su oficina del fuerte al almirante Robin, jefe de estado mayor:

—Los alemanes acaban de forzar la entrada del fuerte...

El almirante Robin, al ver los dos guardias de corps de Delort, no pidió ninguna explicación. Por lo demás, el teniente de navío ya había cerrado la puerta y se dirigía, escoltado siempre por los dos alemanes, hacia el despacho del almirante Marquis. Al quedar solo y comprender que no dispondría más que de unos segundos, el almirante Robin tuvo el buen reflejo: sin tomarse tiempo para vestirse, se precipitó al teléfono y pidió comunicación con el almirante Dornon, mayor general.

..PERO LA ALARMA ESTA DADA

Los alemanes, en los cien kilómetros de carretera recorridos por su columna, cortaron en todas partes los cables telefónicos. Pero no aislaron el fuerte Lamalgue; al menos que no hayan pensado más que en las líneas P. T. T., olvidando o desconociendo la red de hilos de la marina. En todo caso, la red de mando aún existe y el almirante Robin puede hablar con el mayor general:

—Los alemanes ocupan Lamalgue, es la toma de Tolón por la fuerza..., hay que obrar en consecuencia: llama al *Strasbourg* y avisa a Guérin.

Son apenas las 4 h. 35 m.

Y en tanto que en el fuerte Lamalgue el almirante Marquis es despertado a su vez por los alemanes, el almirante Dornon, en el otro extremo de la ciudad, comienza a dar la alarma.

A las 4 h. 40 consigue la comunicación con el *Strasbourg* y pregunta por el almirante Guérin, jefe de estado mayor de las Fuerzas de Alta Mar. Conversación breve, pero completa: el almirante Guérin es puesto al corriente de la situación, el mayor general le dice que en su opinión es inevitable el hundimiento de la flota y le pide que lo tenga al corriente a fin de poder, por su parte, dar la orden de hundirse a los barcos

en guardería y a los de la dirección del puerto, en cuanto haya tomado la decisión para las F. A. M. el almirante De Laborde.

Apenas ha colgado el almirante Dornon cuando vuelve a sonar su teléfono. Esta vez es el teniente de navío Morel quien le llama, desde la puerta Castigneau: un obrero panadero que acaba de llegar al Arsenal para tomar su trabajo vio, a las 4 h. 20, numerosos camiones alemanes, cargados de tropas, reunidos en la plaza Noel-Blache.

El mayor general da sus órdenes al T. N. Morel:

—Aténgase a las consignas recibidas los días anteriores: parlamente, resista pasivamente para tratar de retrasar la entrada de los alemanes en el Arsenal, pero cuídese de evitar toda efusión de sangre.

Las órdenes son dadas inmediatamente a los otros jefes de los sectores del Arsenal y a los puestos de guardia de las salidas, a la vez que se les anuncia la llegada inminente de los alemanes.

ZAFARRANCHO GENERAL

Por su parte, el almirante Guérin no pierde el tiempo. A las 4 h. 45 llama a la puerta del almirante De Laborde, lo despierta y lo entera de la comunicación del mayor general.

El comandante en jefe —no es una vana fórmula— se resiste a creerlo.

—Llame a Marquis...

Guérin logra comunicación con Lamalgue, pero no con el prefecto marítimo; la línea de su despacho no contesta.

—Pruebe con Robin...

Ahora el jefe de estado mayor tiene más suerte. Logra comunicar con su homólogo de la prefectura marítima. El almirante De Laborde, que tiene el auricular, oye a Robin contestar con voz apagada:

—Hay alguien en mi despacho... No puedo hablar. Cuelgue, no vuelva a telefonearme.

Esta vez el almirante De Laborde se ve obligado a rendirse a la evidencia y a obrar en consecuencia:

—Mande que toquen a zafarrancho general en todos los barcos...

Son las 4 h. 57 m.

Así, simplemente por haber olvidado aislar totalmente la central telefónica del fuerte Lamalgue, los alemanes perdieron el beneficio de la sorpresa realizada en el momento de la ocupación del fuerte. Ya está dada la alarma que temían.

Lo hubiera sido, de todos modos, aun cuando el almirante Robin no hubiera podido disponer de los pocos minutos de respiro necesarios para llamar al mayor general. En efecto, mientras los alemanes se lanzaban a ciegas por los pasillos del fuerte Lamalgue, perdiéndose en el dédalo de las casamatas transformadas en despachos, abriendo puertas, gritando *raus!* y reuniendo a los oficiales en el despacho del almirante Robin, el capitán de corbeta Le Nabec, oficial de guardia en el P. C. del M. M.,

había logrado encerrarse con llave en el local de las transmisiones del M. M. y había empezado a transmitir en todas las direcciones un mensaje que anunciaba la ocupación del fuerte por los alemanes.

En el momento en que parte del *Strasbourg* la orden de hacer en todos los barcos zafarrancho general, Le Nabec ya había llamado —además del buque almirante, al que había llamado en primer lugar— al comandante del Frente de Mar, al P. C. de la D. C. A., a la primera flotilla de patrulla, a la Defensa litoral, a la división metropolitana de Policía y a la torre grande del Mourillon. No le falta más que dar la alarma al quinto depósito de las tripulaciones. Le Nabec consigue la comunicación y da el mensaje sin cuidarse de los golpes cada vez más violentos que sacuden la puerta. Y, cuando al fin el batiente cede a una presión más vigorosa, el depósito ya está avisado.

Furiosos, aunque no sospechan lo que acaba de hacer aquel francés en pijama que los recibe con aire burlón y el auricular del teléfono en la mano, los soldados alemanes lo amenazan con sus pistolas ametralladoras. El comandante Le Nabec, sin hacerse rogar, los sigue y va a reunirse, en el despacho del jefe de estado mayor, con los otros oficiales que ya están allí.

Los mensajes transmitidos de esa manera por la central del M. M. no son, por otra parte, los últimos contactos telefónicos establecidos entre el fuerte Lamalgue y el exterior: en el despacho del almirante Robin suena el timbre una vez más.

El almirante Robin, que acababa de vestirse, tiene, para poder coger el aparato y contestar, que parlamentar con los alemanes. Acaba de convencerlos y descuelga:

—Aquí, Dornon; estate tranquilo, ya se dio el alerta al *Strasbourg*.

—Te telefoneo en las narices de los alemanes —responde el almirante Robin—. No hay que dudar en tomar *todas las medidas previstas*...

El almirante Dornon quiere tranquilizar a su interlocutor, pero ya no hay nadie al otro extremo del cable; ahora sí, el fuerte Lamalgue está definitiva, totalmente aislado... Media hora demasiado tarde, sin embargo, para que la operación *Lila* se hubiera realizado como lo habían previsto Hitler y su estado mayor.

3

El zafarrancho general

¿Cuál es, a las 4 h. 57 m., es decir, en el minuto exacto en que el emisor O. M. C.[1] del buque almirante lanza la orden de zafarrancho general a la escuadra, la situación en Tolón, en el puerto y la rada, y, de manera general, en toda la zona del "campo fortificado"?

Para contestar a esa pregunta hay que inclinarse sobre el mapa —sobre los mapas— y, en primer lugar, familiarizarse con el plano de anclaje de los barcos.

Ese plano fue modificado, hace apenas unos días, en previsión de un ataque aliado. Para ser menos vulnerables en caso de bombardeo aéreo, los buques han tomado puestos de dispersión. Dispersión muy relativa, hay que decirlo, porque los puntos de amarre no pueden multiplicarse hasta el infinito.

Frente a La Seyne, orientado N. NE.-S SO., cuando la rada misma se abre hacia Sureste, el puerto militar de Tolón está situado en la prolongación exacta de la ciudad y ocupa toda la pequeña rada, entre los pontones de Milhaud al Oeste y el Mourillon al Este.

Cuatro pasos dan acceso a dársenas tentaculares, ganadas a la tierra firme en el curso de los siglos. Para mayor comodidad, puede dividirse el puerto en dos grandes partes: todo el Oeste, desde los pontones de Milhaud hasta el límite exterior de las Grandes Conchas, corresponde al Arsenal Marítimo Principal, mientras que el Este da directamente a la ciudad y se prolonga hasta la dársena de los torpedos por el arsenal del Mourillon.

En la zona del Arsenal Principal, partiendo del Oeste, se encuentran, pues, en primer lugar, los pontones de Milhaud. Allí están —con excepción del *Jean-de-Vienne* y del *Dupleix*— todos los grandes cruceros

---

[1] Ondas muy cortas.

de la F. A. M. A continuación, se apretujan cinco contratorpederos "en guardería de armisticio".

Después de los pontones de Milhaud, el paso de Missiessy se abre a tres dársenas: las dársenas llamadas "de los petroleros" y "de los submarinos" y la dársena de Missiessy, más importante, que prolongan hacia el N. NE. tres conchas en forma de dediles de guante.

Al E. del paso de Missiessy, haciendo *pendant* en cierto modo con los pontones de Milhaud y cerrando toda la parte central del Arsenal, del que lo separa el canal de las subsistencias, el muelle de Noël, abierto directamente a la pequeña rada, ve alinearse, hacia el Sur, la mayor parte de los contratorpederos armados de la 3ª escuadra ligera y ocho torpederos, la mayor parte en guardería.

Se llega ahora al paso de Castigneau, que se abre entre el muelle de Noël y las Grandes Conchas. Da acceso, después de las tres pequeñas conchas de carena, a dos dársenas: al O., la dársena de Castigneau, y al E., la dársena de Vauban, con el muelle de la artillería y el muelle de la dirección del puerto en que están amarrados los barcos pequeños de las fuerzas navales de la 3ª Región: avisos, dragas, patrulleros, gabarras.

Vienen después las dos Grandes Conchas, que avanzan en plena mitad de la pequeña rada, a plomo sobre la puerta principal del Arsenal. De la concha SO. emergen las superestructuras majestuosas del *Dunkerque*.

El lado E. de las Grandes Conchas forma ángulo recto con el Gran Enfilamiento, que cierra a medias la dársena siguiente, la dársena vieja, hecha en tiempo de Enrique IV. En ese ángulo, Angulo Robert, están agrupados los barcos de la división de las Escuelas: el acorazado *Provence*, el portaaviones *Commandant-Teste* y el viejo *Condorcet*, transformado en pontón.

En la dársena vieja, en sus emplazamientos habituales, en los enfilamientos grande y pequeño, están amarrados, enfrente de las casas de los muelles, los torpederos, avisos, dragas y pequeños barcos auxiliares de la división metropolitana de Policía y de la 1ª flotilla de patrulla.

En fin, en el extremo E., en la dársena N. del Mourillon, que prácticamente forma una unidad con el puerto comercial, están alineados los siete submarinos del grupo de relevo y dos submarinos en guardería.

Tal es el puerto.

Algunos barcos se encuentran al otro lado de la rada: el *Océan*, transformado en pontón, y el patrullero *Roche-Francoise*, los dos pertenecientes a la división de las Escuelas y estacionados en Saint-Mandrier, y los dos contratorpederos *Mogador* y *Valmy*, inmovilizados, así como el torpedero *Lansquenet*, en los astilleros de La Seyne.

Frente al mar, la escuadra dormida es guardada por dos torpederos que vigilan los pasos: el *Mars*, amarrado en Saint-Mandrier, en la bahía del Lazareto, y el *Bayonnaise*, anclado cerca del Malecón Grande.

Amarrado en el muelle al poste situado en el extremo O. de Milhaud, con la proa mirando al mar, el *Strasbourg* domina, con la masa imponente de sus superestructuras, a los cruceros y los contratorpederos alineados después de él.

El capitán de navío Seyeux fue despertado a las 4 h. 50 m. algunos minutos después que el almirante De Laborde, por el almirante Guérin. El comandante del *Strasbourg* llama inmediatamente a la dotación de estribor, en el puesto de vela de D. C. A., y después por los altavoces, hace llamar a toda su gente al zafarrancho general.

Unos instantes más tarde, el almirante Guérin transmite al comandante Seyeux una primera orden del almirante De Laborde:

—¡Que enciendan las calderas!

No se trata, en la intención del comandante en jefe, de prepararse para la salida —porque, evidentemente, faltará tiempo—; pero el encendido de las calderas es un reflejo:

"Un barco que no tiene las calderas encendidas es un barco incapaz, muerto —advierte el almirante De Laborde—. Además las calderas, una vez encendidas, pueden destruirse sin explosivos, si hay que llegar al hundimiento."

Así, pues, el comandante Seyeux hace que enciendan inmediatamente la pequeña caldera auxiliar y que quiten rápidamente las minas y las granadas colocadas en la gran caldera en previsión del hundimiento. Recibe igualmente la orden de separar el barco del muelle, para prevenirse contra un golpe de fuerza. Es cosa hecha a las 5 h. 05.

Durante ese tiempo, el almirante De Laborde llama por teléfono al almirante Dornon. El mayor general no puede hacer más que repetir lo que ya dijo al jefe de estado mayor, y añade:

—Me pongo a sus órdenes, almirante, puesto que el almirante Marquis está prisionero.

Pero De Laborde no está de acuerdo:

—No tengo órdenes que darle, y el hecho de que no sea usted más que contraalmirante no tiene nada que ver; el prefecto marítimo está indisponible, usted le sustituye un punto es todo.

—¿Es que ordena usted el hundimiento?

—Voy a hacer tomar las disposiciones. Haga lo mismo, se lo aconsejo. Ya le diré lo que yo haré. Pero usted, por su parte, téngame al corriente de lo que sepa por el teléfono interior, por el puesto de gendarmería y por los puestos del interior del Arsenal...

El comandante en jefe cuelga, pero se queda cerca de su teléfono, en tanto que el almirante Guérin se encarga de dar la alarma general. Es confirmada la orden de zafarrancho general que se dio ya por O. M. C. —como lo serán todas las órdenes que van a partir del *Strasbourg*— con señales visibles y, siempre que es posible, por teléfono. Es el capitán de fragata Saunois, del estado mayor de las F. A. M., quien se encarga de telefonear en todas direcciones.

No hay que creer, sin embargo, que todos los barcos anclados en el puerto de Tolón recibirán esos mensajes en el mismo minuto, o, por lo menos, en un breve lapso. Muy lejos de eso...

LOS CRUCEROS DE LA PRIMERA ESCUADRA

Los cruceros que, con el *Strasbourg*, constituyen el "trozo grande" de las F. A. M., fueron los primeros prevenidos.

La primera escuadra de cruceros está mandada por el vicealmirante de escuadra Lacroix, cuyo pabellón de cuatro estrellas ondea sobre el *Algerie* (C. N. Malgouzou). El almirante Lacroix asume además personalmente el mando de la 1ª división que agrupa los tres cruceros de 10,000 toneladas: el *Algerie*, el *Colbert* (C. N. Kraft[2]) y el *Dupleix* (C. N. Moreau).

Los otros dos cruceros de la escuadra —el *Marseillaise* (C. N. Montrelay) y el *Jean-de-Vienne* (C. N. Mailloux), ambos de 7,600 toneladas—, constituyen la 3ª división, a las órdenes del contraalmirante Bléhaut, que tiene su insignia en el *Marseillaise*.

A bordo del *Algerie*, en cuanto el oficial de guardia tuvo conocimiento del mensaje del almirante de las F. A. M. que ordenaba hacer zafarrancho general a las tripulaciones, hizo despertar al comandante de a bordo y al jefe de estado mayor del almirante Lacroix, o, más exactamente, al capitán de corbeta De Lesquen, subjefe de estado mayor, porque el capitán de fragata Guillerme es uno de los cuatro o cinco oficiales del *Algerie* que tienen permiso para pasar la noche en tierra.

Al almirante Lacroix lo saca de la cama el capitán de fragata Bergot, comandante adjunto, que lo pone al corriente de la situación. Son las 5. La alarma fue, pues, transmitida en menos de tres minutos. Va a ser comunicada inmediatamente a los otros dos cruceros de la 1ª división, así como al *Marseillaise*.

Pero a bordo de este último barco el almirante Bléhaut ya está al corriente de la entrada de los alemanes en el fuerte Lamalgue y de las primeras órdenes dadas por el almirante De Laborde: zafarrancho general y encendido de las calderas. En efecto, el comandante Saunois tuvo tiempo de comunicarse directamente por teléfono con el jefe de estado mayor de la 3ª división de cruceros, capitán de corbeta Terlier.[3]

Por lo demás, estas precauciones son casi superfluas: en el *Marseillaise*, como en el *Algerie*, que están respectivamente en los pontones 3 y 4 de Milhaud, separados del crucero almirante sólo por el *Colbert*, se oyen ahora claramente los altavoces del *Strasbourg* que llaman al zafarrancho general.

---

[2] El C. N. Kraft está en tierra, con permiso para la noche. Es el C. F. Barriere quien, en su ausencia, asume el mando del *Colbert*.

[3] El C. C. Terlier no asumió las funciones de jefe de E. M. de la 3ª D C sino 48 horas antes, para reemplazar al C. F. Reboul, que acababa de tomar el mando de la 10ª división de torpederos.

Por el contrario, el *Dupleix* y el *Jean-de-Vienne,* ambos en Missiessy, están fuera del alcance de la voz. Pero las comunicaciones telefónicas funcionan normalmente y permiten al C. C. De Lesquen comunicarse sin perder momento con el *Dupleix* y al C. C. Terlier dar la alarma al *Jean-de-Vienne.*

En todos esos barcos los efectivos están considerablemente reducidos. No hay más que un pequeño número de hombres con permiso en tierra (la octava parte de los oficiales, suboficiales, contramaestres y marineros casados que viven en Tolón, o sea, un máximo de una veintena de hombres por barco con permiso para la noche), pero los cruceros proporcionan una buena parte de los batallones que participan, en tierra, en la "defensa del campo fortificado".

Así es como, para dos cruceros de la 1ª división, un batallón entero, el 2º batallón del contingente especial de las F. A. M. (dos compañías y un grupo de mando del *Algerie,* dos compañías del *Dupleix*) está destacado desde las 13 h. del 23 de noviembre, bajo el mando del C. C. Magnie, el *Algerie,* en la base aeronaval de Saint-Mandrier.

A bordo del *Algerie* sólo quedan, pues, quinientos cincuenta hombres y quinientos a bordo del *Dupleix.* Por el contrario, los efectivos del *Colbert* son aún de setecientos hombres.

Para los cruceros de la 3ª división, entre las compañías del contingente especial, es prácticamente la mitad de los efectivos del *Marseillaise* y del *Jean-de-Vienne* la que está en tierra en el momento en que, por altavoces y toques de clarín, son llamadas las tripulaciones al zafarrancho general.

Los cinco contratorpederos[4] amarrados en Milhaud después de los cruceros no forman parte de las F. A. M. Pero la proximidad de los cruceros permitió darles la alarma sin retraso, "como vecinos", fuera de toda transmisión formalista de las órdenes. Lo mismo ocurrió con los barcos cercanos al *Dupleix* y al *Jean-de-Vienne,* en la dársena y en la concha de Missiessy, y que, con excepción del contratorpedero *Gerfaut,* de la 7ª D. C. T.; no dependen del almirante De Laborde.

La 3ª ESCUADRA LIGERA

Es el contraalmirante Négadelle[5] quien manda la 3ª escuadra ligera, con cuatro divisiones de contratorpederos y una de torpederos. En total trece barcos bastante dispersos.[6]

El almirante Négadelle tiene su insignia en el contratorpedero *Volta,*

---

4 *Lynx, Panthère, Tigre, Aigle, Vauban.*

5 Quien, en la noche del 9 al 10 de noviembre se ofreció con insistencia a dirigir un *raid* de represalias contra la escuadra anglonorteamericana

6 Seis en el muelle de Noël *(Adroit, Volta, Indomptable, Cassard, Tartu, Guépard),* uno en la dársena Missiessy *(Gerfaut),* uno en la dársena de Castigneau, en el muelle de las máquinas *(Vautour),* tres en la dársena Vauban, en el muelle de la artillería *(Verdun, Casque, Mameluk)* y dos en el muelle O. de las Grandes Conchas *(Vauquelin, Kersaint).*

que está en el muelle de Noël con la mayor parte —casi la mitad— de la escuadra ligera. Fue el comandante Saunois, llamado desde el *Strasbourg*, quien a las 5 h. despertó al subjefe de estado mayor de la 3ª escuadra ligera, C. C. Oudet. Este dio cuenta inmediatamente al almirante Négadelle, quien, tan sorprendido por la noticia como lo había sido unos minutos antes el almirante De Laborde —y sin duda por las mismas razones— hizo llamar al *Strasbourg* por un oficial que conocía bien el timbre de voz del comandante Saunois. Obtenida la confirmación, no hay más que retransmitir a la vez la noticia y las órdenes —que al mismo tiempo son captadas en O. M. C. por las radios de los contratorpederos y de los torpederos de la escuadra ligera.

Así fue cómo en el *Adroit*, torpedero de 1,800 toneladas en el poste 11 del muelle de Noël, el segundo contramaestre de radio Paul Dietemann, que ha hecho toda la noche la vela continua O. M. C. con el *Strasbourg*, como primer mensaje recibió y anotó: "Aquí, almirante. Zafarrancho general en la escuadra".

Asimismo, el C. F. Bienaymé, que manda el contratorpedero *Vautour*, anota en su informe:

"A las 5 h. 04, el 27, recibida por fonía en 4 m 94 la señal "Aló todos. Aquí, almirante. Hagan el zafarrancho general en todas las tripulaciones". La señal se repite a las 5 h. 06.

"Toda la tripulación está alerta. La dotación non de cuarta prepara sus sacos y hamacas, preparada para toda eventualidad. La dotación de cuarta está en pie para encender las calderas o proceder al hundimiento, según orden".

En realidad, como sabemos, es la orden de encender las calderas la que va a seguir después de unos minutos. A causa de la dispersión de los barcos de la escuadra ligera, el almirante Négadelle, para estar absolutamente seguro de que todos los contratorpederos y torpederos recibirán las órdenes, preparó un dispositivo de transmisión en dos tiempos que él mismo definió así:

—Las órdenes son inmediatamente retransmitidas a todos en cascada: *a)*, por la red especial de teléfonos con *Tartu* y *Adroit* que yo había hecho realizar con los medios de a bordo en previsión de la eventualidad de tener que transmitir rápidamente, y con todas las características de autenticidad deseables, órdenes importantes y urgentes.

b) Por pliego, ordenanza o embarcación, que saliese del *Volta*, del *Tartu* y del *Adroit* hacia cada uno de los otros barcos repartidos en tres grupos de antemano, teniendo en cuenta puestos de dispersión para que pueda llegarse a todos lo antes posible.

El comandante de la 3ª escuadra ligera tiene, además, que resolver un problema que interesa más particularmente a sus seis barcos amarrados en el muelle de Noël, y, accesoriamente, a los seis torpederos que ocupan los otros postes del mismo muelle.

El muelle de Noël, en efecto, se encuentra en un verdadero islote —el parque de carbón - separado del muelle de las subsistencias y del arsenal

por un canal que comunica la dársena de Missiessy con la desembocadura del paso de Castigneau.

Un puente móvil, el "puente chino", cruza el canal y comunica el islote del parque de carbón con el muelle de las subsistencias. Para ganar tiempo y retrasar la llegada de los alemanes, el almirante Négadelle hace abrir el puente chino. El islote no tiene ya más comunicación con tierra que un puente de balsas que franquea el paso de Missiessy. Por aquí es por donde las tripulaciones de los contratorpederos y torpederos amarrados en el muelle de Noël irán al cuartel de los Mínimos, en Malbousquet, en caso de evacuación de los barcos, sea después de un bombardeo sea después de un hundimiento eventual.

LOS SUBMARINOS DEL MOURILLON

Puede, pues, admitirse que a las 5 h. 05, a todo más tardar, todos los barcos de las F. A. M. han recibido la orden de hacer el zafarrancho general, ya por O. M. ya por teléfono, y la mayor parte de las veces de las dos maneras; y, además, muchos fueron prevenidos a la vez por el *Strasbourg* y por las redes de mando de las escuadras y de las divisiones.

Por otra parte, los barcos en guardería amarrados cerca de las unidades de las F. A. M. en general se beneficiaron de las informaciones y de las órdenes que no les estaban destinadas directamente.

Pero las F. A. M. están, no obstante la dispersión, relativamente reagrupadas en la mitad Oeste del puerto; ningún barco que recibe órdenes del almirante De Laborde está anclado más allá de las Grandes Conchas. La alarma, pues, se dio para las F. A. M. sólo en la parte del puerto que da al Arsenal, cuya puerta principal se encuentra, como hemos visto, en frente de las Grandes Conchas.

Los barcos que están en las dos dársenas situadas más al Este, dársena vieja y puerto comercial Mourillon, ¿van a recibir la alarma con la misma rapidez, aunque no estén comunicados con la red de mando de las F. A. M.?

En lo que concierne a los submarinos amarrados en la dársena Norte del Mourillon,[7] no habrá cuestión: va está resuelta... y por los alemanes mismos.

Las órdenes recibidas por el comandante del grupo Este, encargado de ocupar el puerto Lamalgue, preveían además —siempre en el curso de la primera fase de la operación *Lila* – una doble acción sobre el Mourillon: por el Sur, para efectuar una puesta en batería que asegurase el control del paso, y por el Norte, para permitir la ocupación del arsenal del Mourillon y la captura de los submarinos amarrados en la dársena Norte.

---

[7] Siete submarinos del grupo de relevo: *Casabianca*, *Redoutable*, *Glorieux*, *Marsoun*, *Vénus*, *Iris*, *Diamant*, y dos submarinos en guardería: *Poincaré* y *Pascal*

A las 4 h. 30 m., aun antes de la ocupación total del fuerte Lamalgue, se lanzaron dos destacamentos sobre el Mourillon. Y a las 4 h. 50 m. exactamente, con una simultaneidad que dice mucho acerca del grado de preparación de la Werhmacht, elementos llevados, que echaron pie a tierra y avanzaron silenciosamente hacia el Sur rodeando la Mittre, hacia el arsenal por el bulevar de Baseilles y hacia la puerta Norte, en el puerto mercantil, dieron el asalto y abrieron camino a los carros.

En la puerta Norte, el jefe de puesto logró, antes de ser rebasado y obligado a abrir la puerta, a dar la alarma por teléfono al capitán de fragata Bary, que manda el grupo de los submarinos.

En el centro, los alemanes hacen abrir la puerta Baseilles y entran en el arsenal del Mourillon, en tanto que, más al Sur, a la altura de la plaza del Polígono, dos gastadores ponen las escalas para el asalto. Unos minutos más tarde, las piezas de artillería y las ametralladoras ya están en batería, como se había previsto, en la Gran Torre, en la extremidad del taller de torpedos.

Pero en el Norte, en el centro de los submarinos, la operación se realiza con menos facilidad. El comandante Bary dio la alarma con silbato, y a pesar de las ráfagas de armas automáticas que barren los muelles, la mayor parte de los oficiales, de los suboficiales y de los hombres de sus tripulaciones, apoyados por un fusilametralladora que responde desde el interior del arsenal y retarda a los alemanes, pudieron llegar a sus naves. Cuando los alemanes ocupan los pabellones sólo encuentran a algunos de los submarinos que esperaban sorprender en su guarida: los demás están ya ejecutando un plan minuciosamente preparado en el curso de los días anteriores por varios comandantes de submarinos cuando les pareció que el golpe de fuerza alemán era inevitable.

Han convenido que en caso de alarma se pondrán en marcha los motores[8] y que el que vaya en cabeza se lance contra la barrera que cierra la salida de la dársena, para abrir brecha por donde pasarán los otros.

Cuatro submarinos probaron fortuna. Si, de todos los nombres de barcos y de marinos que han sido citados hasta aquí y los serán aún, hay alguno que merezca ser recordado, son los de esas cuatro pequeñas naves y los de sus comandantes.

Ahí están el submarino *Casabianca*, de 1,500 toneladas, que manda el capitán de corbeta L'Herminier; el *Marsouin*, al que su comandante, el teniente de navío Mine;[9] trajo de Argel después del ataque aliado del 8 de noviembre; el *Iris*, al que su comandante, capitán de corbeta Collomb, no pudo llegar a tiempo y que salió bajo las órdenes del segundo comandante, el capitán de navío Degé, y por último, el *Glorieux*, mandado por el capitán de corbeta Meynier. Un quinto submarino, *La Vénus*, mandado

---

[8] Los motores eléctricos de los submarinos permiten —al contrario de lo que pasa con los barcos de calderas— una arrancada casi instantánea. "Como un automóvil", dirá ante el Tribunal Supremo el comandante Blouet.

[9] El C. N. Robert Mine murió el 6 de julio de 1956 a consecuencia de un accidente ocurrido a bordo del barco escolta de la escuadra *Maillé Brezé*, que él mandaba.



En esta foto aérea del Puerto de Tolón tomada antes de noviembre de 1912, se ven en primer término los pontones de Milhaud, después el Muelle de Noel, y al fondo la escotadura del Puerto Comercial.

De izquierda a derecha, los Almirantes Darlan, Abrial, Platon.

El Almirante De Laborde, comandante en jefe de las fuerzas de Alta Mar



El Contra-Almirante Auphan, secretario de Estado en la Marina del 17 de abril al 19 de noviembre de 1942





Inmediato al *Strasbourg*, el *Colbert* arde, desprendiendo una espesa nube de humo negro. Al amanecer, el comandante Barriere reunió a su tripulación para el último saludo. A unos metros de allí, un destacamento de la Wehrmacht se prepara en encuadrar a los hombres del *Colbert*. De pronto suena una voz ronca, se oye el golpear de botas, y después de fusiles; los alemanes, buenos jugadores, presentan armas.

A mediodía, observación meteorológica: "Humaredas de incendio dificultan la visibilidad y empiezan a cubrir el cielo".

El *Algerie*, en el Puente 3. Se desprende una espesa nube de humo mientras hacen explosión las torretas



por el teniente de navío Crescent, saldrá con los otros cuatro, pero para hundirse una vez en la rada, cumpliendo órdenes dadas por el almirante Marquis. El teniente de navío Crescent se negará a intentar llegar a Argel a bordo de otro submarino.

Por el momento, bajo el fuego de las armas automáticas, los submarineros aun están en los preparativos para la salida; pero éstos, como se supondrá, fueron simplificados hasta el máximum. Así, el *Glorieux*, comunicado con el taller por cables eléctricos y tubos de aire comprimido, se contentará, una vez rotas las amarras, con poner en marcha sus motores y separarse del muelle hasta que, un poco brutalmente, recobró su libertad de movimiento al romperse los cables y los tubos...

El que va en cabeza es el *Casabianca:* su libro de a bordo trae las menciones siguientes, que dicen mucho sobre el virtuosismo con que se hizo la salida:

"4 h. 55: R. A. S.

"5 h. 05: Alarma con el claxón[10] —enemigo en los muelles— fuego de metralla.

"5 h. 10: Adelantado *La Vénus...*"

LA DIVISION DE LAS ESCUELAS

Las operaciones efectuadas en el Mourillon a partir de las 4 h. 50 fueron demasiado poco discretas para no haber sembrado la alarma en toda la parte Este del puerto. Efectivamente, el capitán de navío Deglo de Besse, que manda el portaaviones *Commandat Teste,* de la división de las Escuelas, amarrado en el Angulo Robert, entre el Este de las Grandes Conchas y el Gran Enfilamiento, anota a las 4 h. 45[11]:

"Se oye en el arsenal del Mourillon fuego de fusilería, gritos "salid inmediatamente". Entre 4 h. 45 y 5 h. salen cuatro (y quizá cinco) submarinos, uno de 1,500 toneladas en cabeza".[12]

Por el contrario, un poco más al Este del Angulo Robert, por tanto más cerca del Mourillon, en el *Provence,* en el que ondea la insignia del almirante Jarry, que manda la división de las Escuelas, no se tocará a zafarrancho general sino un poco más tarde. El almirante Jarry no será prevenido hasta las 5 h. 15, cuando su jefe de estado mayor, el C. N. Renon, recibió una llamada telefónica del C. N. Clatin, que manda el *Océan,* dando cuenta de la llegada de los alemanes al portalón de su barco, en Saint-Mandrier. El anuncio oficial de la toma del fuerte Lamalgue no llegará a los barcos de la división de las escuelas hasta las 5 horas 20 por un mensaje procedente del primer cuartel.

En cuanto el capitán de navío Le Merdy, que manda el *Provence,* oyó,

---

10 Fue el contramaestre Lionnais quien dio la alarma.

11 Las diferencias de 5 a 10 minutos son frecuentes en los informes hechos mucho después de los sucesos y, con la mayor frecuencia, después de la destrucción de los documentos de a bordo.

12 El *Casabianca.*

poco después de la 4 h. 45, el ruido de una ráfaga de fusilametralladora que procedía del arsenal del Mourillon, pero creyó haberse equivocado y siguió en la cama. Sólo al oír sobre su cabeza, en el puente de su mismo barco, pisoteo y agitación anormales, se levantó para ver qué ocurría.

—Mi comandante, se oye fuego por todas partes, en el arsenal del Mourillon —le dijo el oficial de cuarta... – y se oyen ruidos extraños.

El comandante Le Merdy se dirige entonces al teléfono y encuentra en él una ficha rosa: es el mensaje del primer cuartel que acaba de "caer":

"P. C. primer cuartel en el *Provence:* alemanes ocupan Tolón, han tomado fuerte Lamalgue".

LA DIVISION METROPOLITANA DE POLICIA Y LA PRIMERA FLOTILLA DE PATRULLA

Los pequeños barcos armados, dependientes de la 3ª Región marítima —es decir, a las órdenes del almirante Marquis— y dedicados a misiones de patrulla, de vigilancia de las costas, de dragado, están agrupados en dos formaciones: la división metropolitana de policía y la 1ª flotilla de patrulla.[13]

Una y otra fueron prevenidas directamente hacia las 4 h. 50 por el comandante Le Nabec, que telefoneó desde Lamalgue, del P. C. del M. M.

La transmisión de los mensajes de alerta se hizo con retraso apreciable. Así, el teniente de navío Brugerolles (que manda la 145 S. D.) no fue prevenido, por ordenanzas, de la entrada de los alemanes en el fuerte Lamalgue hasta las 5 h. 45, o sea, una hora y quince minutos después de la ocupación del fuerte. Es cierto que recibió instrucciones permanentes prescribiéndole no hundir sus barcos y contentarse con protestar, en caso de tentativa de ocupación, sin oponerse a ella por la fuerza. No había, pues, urgencia.

En la división metropolitana de policía,[14] al C. N. Fontaine le llegó a las 4 h. 50, a bordo del *Incomprise,* el aviso telefónico del comandante Le Nabec.

El comandante de la división metropolitana de policía pudo hacer que inmediatamente se comunicara la alarma por teléfono a todas sus unida-

---

[13] La 1ª flotilla de patrulla, a las órdenes del capitán de fragata Ausser, comprende la 3ª escuadrilla de patrulleros, de seis barcos ligeros, y las secciones 11, 12, 13, 30, 105 y 145 de dragado, cuyas unidades están amarradas en su mayor parte en la dársena vieja (enfilamientos grande y pequeño) y en la dársena Vauban.

[14] La D. M. P. comprende las divisiones 1ª y 13ª de torpederos y la tercera escuadrilla de avisos (más el aviso *d'Iberville,* fuera de enfilamiento), o sea, en total 12 barcos, amarrados en su mayor parte en el gran enfilamiento y el pequeño enfilamiento, en la dársena vieja, a excepción de dos torpederos amarrados en el muelle Noël *(Bordelais* y *La Palme),* de la *Poursuivante,* que está en el muelle de las máquinas (dársena Vauban) y de los torpederos que vigilan en la rada la seguridad de la escuadra: el *Mars,* en el lazareto de Saint-Mandrier, y la *Bayonnaise,* de guardia en el malecón grande.

des, salvo el *Poursuivante*, que, en el muelle de las máquinas, no está comunicado directamente, y, desde luego, del torpedero de guardia el *Bayonnaise*. Pero el *Mars*, aunque estaba en Saint-Mandrier, está comunicado por teléfono y recibe, unos minutos después de las 5 h., el mensaje siguiente:

"Alerta. Alemanes ocuparon fuerte Lamalgue. Transmitid alerta al *Bayonnaise;* el comandante sabe lo que tiene que hacer".

Efectivamente, se había previsto la retransmisión, y el capitán de corbeta Palut, que manda el *Mars*, sabe que debe transmitir al *Bayonnaise*, por fanal discreto, los mensajes importantes procedentes del *Incomprise*.

Por lo demás, la comunicación recibida en el P. C. de la división metropolitana de policía no sorprendió al comandante del *Mars*, que ya había hecho realizar el zafarrancho general a su tripulación y dado orden de evacuar los sacos y los hombres no designados para el hundimiento. En efecto, en Saint-Mandrier, como en el Mourillon, y aproximadamente a la misma hora, puesto que se trata igualmente del primer tiempo de la maniobra alemana, fueron los tanques de la Wehrmacht los que se encargaron de dar el alerta.

OCUPACION DE LA PENINSULA DE SAINT-MANDRIER

El plan de la operación *Lila* preveía que la instalación de elementos de artillería en la base aeronaval de Saint-Mandrier por la columna procedente de Ollioules debía ser sincronizada exactamente con la operación análoga hecha en la punta Sur del Mourillon.

En realidad, por lo que puede juzgarse a través de los informes rara vez concordantes y cuya precisión horaria es insegura, parece que hubo un ligero retraso, de unos seis a quince minutos.

Sin embargo, hasta aquí nada impidió el avance de los vehículos y de los tanques alemanes, y nada, tampoco, va a retrasar, después de haber franqueado el istmo de Les Sablettes y la entrada en Saint-Mandrier, la ejecución de su misión.

Es cierto que los alemanes van a encontrar, en los ocho kilómetros cuadrados que mide aproximadamente la península, medios de defensa apreciables, tanto en personal como en material. Además de la base aeronaval, los elementos de la división de las Escuelas *(Océan, Roche-Françoise*, Escuela de Mecánicos y Choferes) y de los diferentes puestos de D. C. A., hay, en efecto, en Saint-Mandrier dos batallones a las órdenes del capitán de navío Potel, que manda el frente de mar. Y el capitán de fragata Rageot, que manda la artillería de costa, dispone, en los fortines, de varias baterías en estado de disparar.

Pero la misión confiada por el almirante Marquis al comandante Potel excluye toda acción contra una agresión alemana: el comandante del frente de mar debe "defender la península de Saint-Mandrier, el istmo de Les Sablettes incluído, contra un desembarco o contra el avance de tropas desembarcadas".

Estaba bastante claro. Y la llegada de los alemanes sencillamente por la carretera —y con el plano de los fortines y de las defensas en su poder— no implica más reacción que la destrucción de las piezas.

El comandante Potel estaba, por lo demás, personalmente, en un estado de espíritu que le calificaba perfectamente para el cumplimiento de esta misión "defensiva" en sentido único. Desde hace algunos días no oculta su desprecio por los hombres (esto parecer aludir directamente a Darlan) de quienes dice que "han hecho el sacrificio de Francia a su persona". Y declaró a sus marineros, cuando éstos llegaron a la península, que "el soldado no se equivoca nunca defendiéndose donde lo ha puesto su jefe, en tanto que el emigrado siempre es culpable ante la Historia. . ."

El comandante del frente de mar estableció su P. C. en la Croix-des-Signaux, es decir, más allá de la aldea de Saint-Mandrier, al Este de la península. El P. C. de la artillería de costa está en Saint-Elme, en la desembocadura del istmo de Les Sablettes. El capitán de navío Orlandini, comandante de la D. C. A., se instala todas las noches en el P. C. de la D. C. A.

Fue ese P. C. de Gambin quien, prevenido el primero, a las 4 h. 10, por el reflector de Fabre, intentó comunicarse con el P. C. del M. M. por teléfono. Pero cuando la comunicación quedó establecida, después de larga espera, el comandante Orlandini oyó que le contestaban:

—Los alemanes están en Lamalgue. Los almirantes están vigilados por soldados armados. . .

Hacia las 4 h. 40, los puestos de Cap Sicié y de Pointe-Nègre oyeron aviones y se dio un nuevo alerta de D. C. A.[15] Pero, esta vez, los reflectores que registran el cielo logran desenmascarar y enfocar con sus haces dos aviones fácilmente identificados como aparatos de la Luftwaffe. Estos encendieron inmediatamente sus señales de identificación y la D. C. A., tranquilizada, no insiste. . . Bastaba con tenerlo en cuenta.

4 h. 45. El P. C. de la Croix-des-Signaux es avisado por el puesto de D. C. A. del Gros Bau que una columna alemana con dos tanques se acerca a Saint-Elme.

El comandante Potel da el alerta —precisamente en Saint-Elme— al capitán de fragata Rageot: "Si la columna pasa el istmo de Les Sablettes, deben funcionar las destrucciones".

Unos minutos más tarde, los alemanes entran en Saint-Mandrier y rebasan el cuartel de Schneider. Fue en ese momento cuando el comandante del frente de mar recibe a su vez, directamente, la llamada telefónica del comandante Le Nabec anunciándole la ocupación del P. C. del almirante Marquis.

En la península, la columna alemana se abre y envía elementos hasta los primeros fortines, principalmente a la potente batería de 340 del Cap Cépt, donde las destrucciones con petardos se hicieron con exactitud; no habían acabado de hacer explosión las piezas en el momento de la

---

[15] Un primer mensaje de alarma D. C. A. había sido enviado a las 4 h. 30 minutos.

llegada de los alemanes y el comandante de la batería tuvo que parlamentar con ellos unos minutos para evitarles la entrada en la primera torreta en el momento preciso en que se produciría la explosión.

En el mismo Saint-Mandrier, adonde los elementos de cabeza de la columna llegaron hacia las 4 h. 50, dio el alerta a bordo del *Océan* un marinero de la sección del *Foch* que asegura la guardia.

El capitán de navío Clatin, que manda el *Océan*, anota:

"4 h. 55. Zafarrancho general. Se envía a un ordenanza a prevenir a la E. M. CH.

"5 h. 00. Dadas las órdenes sucesivas, mientras los primeros elementos alemanes llegan en gran número ante la E. M. CH., la B. A. N. y el *Océan*:

"1º Armar una sección (que después no tuvo que intervenir);

"2º Tomar las disposiciones previstas para el hundimiento de la *Roche-Françoise;*

"3º Hacer que todos los alumnos se pongan a seguro debajo del puente acorazado."

"Indico por teléfono al capitán de navío, jefe de estado mayor del *Provence*, la llegada de los alemanes a Saint-Mandrier y le pido órdenes para el hundimiento de la *Roche-Françoise.*"

Parece, no obstante, que el marinero enviado a las 4 h. 55 a la E. M. CH. no pudo cumplir su misión, en efecto, el ingeniero mecánico general Le Floch, director de la E. M. CH., comprueba quizá con un matiz de amargura:

"Ningún mensaje ni dato alguno me llegó sobre la evolución de la situación hasta las 5 h. 05, el 27 de noviembre..."

Fue, finalmente, hacia las 5 h. 10 —por tanto, con un cuarto de hora de retraso respecto de la instalación de la batería efectuada en la Grosse Tour del Mourillon— cuando los tubos que deben batir la rada e impedir el paso fueron llevados a la B. A. N.

Como en el Mourillon, fue un destacamento de gastadores el que, por escalamiento, franqueó el muro del recinto. En seguida fue abierta la puerta de la Aubette para dar paso al grueso de la columna.

El capitán de fragata Gizard, que manda la B. A. N., anota la instalación inmediata de ocho piezas de 77 y de morteros, así como la de un grupo de reflectores.

A bordo del *Océan* el comandante Clatin anota:

"5 h. 10: tanques, una artillería numerosa, toman posiciones en la B. A. N. y en las orillas de la dársena de Saint-Mandrier. Soldados alemanes ocupan el terreno de deportes, frente al *Océan*".

EL ARSENAL QUEDA EN LINEA

Las dos pinzas del dispositivo alemán se cerraron sobre la rada y el puerto de Tolón. Pero, en el corazón mismo del puerto, el centro vital que sigue siendo el Arsenal —a pesar del traslado a Lamalgue del P. C.

del prefecto marítimo— aun está indemne. Los puestos de guardia de las salidas no advirtieron ninguna acción directa de los alemanes sobre las puertas. Y sobre todo subsisten los circuitos telefónicos. El almirante Dornon, que no se ha movido de su despacho, espera, para dar órdenes, a los barcos que dependen de la 3ª región marítima a que el almirante De Laborde lo llame. El jefe de estado mayor general, capitán de navío Labbey, centraliza, por su parte, los raros datos que llegan:

"Alemanes entran en arsenal del Mourillon".

"Cuartel Bazeilles y Escuela de Gendarmería son ocupados..."

Sigue siendo angustioso un problema: el de los barcos en guardería, a bordo de los cuales está reducido al mínimo el personal. Probablemente será difícil, en ciertos casos, efectuar correctamente las operaciones del hundimiento, si se llega a ese extremo, lo que, para el almirante Dornon, no ofrece duda, y que ya se hubiera decidido sin los aplazamientos del almirante De Laborde. Además, en los barcos en guardería no se toma durante la noche el auricular de O. M. C. y no siempre está establecida la comunicación alámbrica, de modo que la transmisión de las órdenes —y aun de la alarma— resulta difícil.

Es tan cierto eso, que el capitán de navío Amiel, que manda el grupo de los barcos en guardería, no recibió hasta las 5 h. 35 a bordo del *Dunkerque,* por un ordenanza de la D. L., el mensaje advirtiéndole la ocupación del fuerte Lamalgue, ocurrida 1 h. 05 antes.

El capitán de navío Lavoune, que manda el centro de los submarinos en guardería de Missiessy y de Vauban, tampoco será advertido de la toma de Lamalgue hasta las 5 h. 35 por un mensaje del almirante Dornon.

En el mismo grupo de inmuebles del Arsenal, del lado de la prefectura marítima, el alférez de navío Piéters —que había ido entretanto a despertar al comandante Brosset-Heckel y lo puso al corriente de la situación—, se da cuenta de pronto de que, si los alemanes entraron en el fuerte Lamalgue, pueden llegar a la prefectura marítima de un momento a otro. En consecuencia, se precipita al local del primer despacho, donde están los expedientes que él conoce muy bien y que en ningún caso deben caer en manos de gentes de las que se sabe que no retroceden ante represalias. Esos expedientes son los de algunos marinos que sirven en las Fuerzas Navales Francesas Libres.

El alférez Piéters abre la caja fuerte del despacho en que trabaja —cuando no está, como hoy, de guardia— con el C. F. Lacroix y con Gamonet, oficial de las Tripulaciones. Pone inmediatamente los expedientes sobre el suelo de baldosas y, después de haber apartado mesas y sillas, les prende fuego en medio de la habitación. Después, dejando que el fuego haga su efecto, regresa, un poco aliviado, al despacho del oficial de guardia.

Allí se encuentra con una cara nueva: la de un oficial de las Tripulaciones, que, aislado y no sabiendo qué hacer, ha ido a saber qué pasa.

El comandante Biseau se esfuerza por tratar de telefonear.

Piéters vuelve a salir —son alrededor de las 5. Va a intentar reunir a toda la "tripulación" de la prefectura marítima —es decir, la docena

de ordenanzas, escribientes, etc., que están diseminados por todo el inmueble, pero en comunicación con el contramaestre que los manda.

Las ventanas están abiertas, pero ahora empieza a oírse ruido. Primero, los zumbidos de los aviones que vuelan sobre la rada y, de repente, resuena un estrépito espantoso: parece que procede del inmueble mismo de la prefectura marítima.

El contramaestre grita a sus hombres:

—¡A los refugios, nos bombardean!

Pero Piéters, que vio por la ventana bombas luminosas balanceándose sobre la rada y unidas a sus paracaídas, reduce el incidente a sus exactas proporciones y envía al contramaestre y a todos sus hombres al tejado, donde acaba de aplastarse una bomba luminosa cuyo paracaídas no funcionó.

ENTRA EN ACCION LA LUFTWAFFE

Fue, efectivamente, hacia las 5 cuando se lanzó el apoyo aéreo en masa. Desde las 4 h. 30 aviones alemanes que operaban en relación con las tropas de tierra habían comenzado su ronda por encima de la rada. Pero entre las 5 y las 5 h. 10, es decir, a partir del momento en que pueden empezar a disparar las piezas de 77 llevadas al Mourillon y a Saint-Mandrier, la Luftwaffe tiene una misión precisa que cumplir: iluminar el puerto para permitir la vigilancia de los movimientos de los barcos.

De repente, toda la ciudad va a ser arrancada al sueño; las 5 son para la mayor parte de los toloneses la hora en que todo empezó.

A las 5, Prade, comisario de 1a. clase de la marina, que vive casi en el puerto, en el número 13 de la avenida de la República y que no llegó a la ciudad sino la víspera a las 21 h., ve desde su ventana la rada iluminada y comprueba que participan en la operación numerosos aviones.

En las afueras del Este de Tolón, en La Palasse, el señor Hubert Steinmetz, que trabaja en los astilleros de La Seyne, fue despertado también a las 5 por explosiones cada vez más numerosas y violentas. Oye aviones, percibe luces en dirección del puerto y piensa "que la aviación norteamericana bombardea las unidades ancladas en el puerto a fin de incitarlas a hundirse".

La señora Boucard, cuyo marido, contramaestre principal, está desde hace poco en Argel, a bordo del *Commandant-Delage,* vive en el bulevar Paul Bert, detrás del puerto comercial, en un inmueble ocupado por numerosas familias de marinos. También ella fue despertada a las 5, no por el ruido, sino por la luz que bruscamente invadió su habitación por la ventana. "Me levanté —dijo— y todas las vecinas miramos las antorchas o los cohetes que caían en el agua... Teníamos mucho miedo. Casi en el mismo minuto empezaron las explosiones. Algunas de mis vecinas tenían a sus maridos a bordo. Volvimos a acostarnos, presintiendo acontecimiento grave..."

Esas observaciones hechas simultáneamente a las 5 en puntos diferentes de la ciudad están confirmadas por el registro oficial, el "libro de a bordo" de la estación principal de la meteorología nacional de Tolón La Mitre.

La estación estaba dirigida, en noviembre de 1942, por el señor Rougetet, ingeniero meteorólogo[16] Está bien situada, al Sur del Mourillon, sobre la cresta de La Mitre y con excelentes vistas sobre la rada y el puerto.

A las 5 anota el observador de servicio: "Tiempo anubarrado con claros. Aviones sobre la rada. Cohetes luminosos".

EL ALMIRANTE MARQUIS EN OLLIOULES

En el fuerte Lamalgue los oficiales, que habían sido agrupados por primera providencia en el despacho del almirante Robin, pronto fueron demasiado numerosos para poder ejercer sobre ellos una vigilancia eficaz. Los alemanes los trasladaron al comedor de la Escuela Naval. Los alumnos y los hombres de la Escuela están reunidos en el patio, en donde no tardan en unírseles los oficiales y marineros con permiso para la noche que iban a incorporarse a sus barcos y fueron detenidos por las barricadas alemanas en las calles del Mourillon y en el bulevar Bazeilles.

En cuanto a los almirantes Marquis y Robin, no están allí...

En efecto, el almirante Marquis, vestido rápidamente, fue conducido a Ollioules,[17] al P. C. del general alemán que manda la operación.

Ha conseguido que le acompañe su jefe de estado mayor y ambos ruedan camino de Ollioule en un coche de enlace de la Wehrmacht.

Antes de salir del fuerte Lamalgue el almirante Robin consiguió recoger los telegramas más secretos, que no deben caer en manos del ocupante —y sobre todo el largo telegrama enviado por el almirante Auphan el 11 de noviembre por la mañana con las instrucciones, todavía válidas, sobre la conducta a seguir en Tolón en caso de que lleguen los alemanes.

Fue el aflujo de todos los oficiales del fuerte, reunidos en su despacho por los alemanes, lo que permitió al jefe de estado mayor recuperar esos documentos:

—...mi despacho estaba abarrotado de personas. Aprovechándome de que los alemanes que vigilaban estaban cerca de la puerta, en el extremo de la habitación opuesto a la caja fuerte, y que el gran número de personas presentes me ocultaba a sus miradas, entreabrí discretamente la caja y saqué la carpeta donde estaban las piezas más importantes, entre ellas el telegrama del 11 de noviembre. Primero lo guardé todo en la maleta que pensaba llevar conmigo. Cuando el prefecto marítimo me pidió que lo acompañara a Ollioules cerca del comandante superior alemán, deslicé rápidamente los documentos en un bolsillo de mi capote.[18]

---

16 Que todavía hoy es jefe de la estación de Tolón.

17 A petición suya, precisó ante el Tribunal Supremo (audiencia del 12 de agosto de 1946).

18 Horas después el almirante Robin destruyó los documentos en Aix.

En Ollioules el P. C. de brigada alemán fue improvisado por la noche, en el hotel Carbonnel. Cuando los dos almirantes llegaron a la placita que, en tiempo normal, con su fuente, sus árboles, su monumento a los muertos y los puestos en que se venden flores constituye una decoración llena de encanto y de poesía, se encontraron en medio de un amontonamiento extraordinario de vehículos de todas clases, de soldados alemanes... Estafetas motociclistas llegan y salen haciendo estallar sus motores a placer.

Los dos pisos del hotel están ocupados; el estado mayor se repartió las habitaciones..., el general está en el primero. Recibe inmediatamente al almirante Marquis, quien sin perder momento protesta contra la violación del compromiso contraído por el Führer.

—Dadas las condiciones de subitancidad y de violencia nocturna de esta operación, que tiene el carácter de un ataque, no puedo asegurarle que no haya localmente reacciones por las armas.

Pero el alemán es optimista. Se atiene, por el momento, a los informes de los ejecutantes, que respetaron el horario y obtuvieron el efecto de sorpresa, y que, piensa él, en aquel mismo momento, bloqueando la rada, deben apoderarse uno por uno de los barcos intactos.

—Comprendo muy bien su punto de vista —dijo, conciliador—, pero no hay resistencia. Sólo algunos incidentes locales sin importancia...

4

Tomar disposiciones finales

Es exacto que hasta aquí la operación *Lila* fue ejecutada con flexibilidad. Ni aun los rozamientos que tuvieron lugar en Mourillon sorprendieron a los alemanes que, evidentemente, esperaban encontrar en todas partes alguna resistencia. Los medios que pusieron en obra lo demuestran.

Pero aun no se ha jugado nada, porque el segundo tiempo de la operación es ahora cuando va a desarrollarse, a partir de las 5 h 15, es decir, como estaba previsto, 45 minutos exactamente después de la neutralización del P. C. de Lamalgue.

Pero de este segundo tiempo es de lo que depende el éxito o el fracaso del plan, el apoderamiento de esa escuadra que Hitler codicia desde hace mucho tiempo y cuya "utilización ulterior permitirá a los alemanes acabar victoriosamente la guerra en unos meses".

5 h. 15. Los tanques y las orugas pequeñas de la segunda oleada acaban de entrar en Tolón por el Oeste. Una columna, que viene de Sanary, atraviesa la Pirotecnia en dirección de la puerta del Ferrocarril, que da acceso a los pontones de Milhaud. La otra, salida de Ollioules, va a abordar el Arsenal por el Norte, por la puerta Castigneau y la puerta Principal.

Hace apenas cinco minutos el director del puerto hizo salir del P. C. Dubordien camiones y un tren ligero destinados a obstruir las vías y a retrasar la llegada de los alemanes a las proximidades inmediatas del Arsenal. Sólo el tren ligero estará en su lugar a tiempo. Los tanques, efectivamente, perderán unos minutos en rodearlo y su avance hacia la puerta principal se retrasa por eso. Pero hacia la 5 h. 20 los alemanes llegan a la puerta Castigneau sin retraso ni incidente. Tres tanques toman posiciones delante de la puerta, con los cañones preparados para disparar a cero. El teniente de navío Morel sale al exterior del Arsenal, a la plaza Jurien-de-la-Gravière. Va a tratar de ganar unos minutos parlamentando.

Es, en efecto, de unos minutos de lo que depende ahora la suerte de la escuadra.

Después de la orden de zafarrancho general dada un poco antes de las 5, el comandante en jefe de las F. A. M. no ha tomado ninguna decisión.

Espera.

¿Qué?

—Antes de hacer un gesto tan espantoso como el de hundir los barcos —dirá— quería llegar hasta el último extremo.

Pronto será cosa hecha.

A las 5 h. 20, después de haber llamado al Almirantazgo al teléfono, en Vichy, y hecho comunicar al almirante Le Luc la entrada de los alemanes en el fuerte Lamalgue,[1] el almirante Dornon pide comunicación con el *Strasbourg*. Comunica al almirante De Laborde los últimos datos recibidos en la Mayoría General:

—Los alemanes han ocupado el arsenal del Mourillon. Y se señala una columna en camino hacia la puerta del Ferrocarril, que le amenaza a usted directamente.

—Vamos a vernos obligados a hundir los barcos —comprueba De Laborde.

—¿Cree usted que debo dar orden de resistir? —pregunta Dornon.

De Laborde es categórico[2]:

—No. No le aconsejo resistir; no tiene usted ningún medio, no tiene usted cañones antitanques... Parlamente, trate de ganar tiempo, y sobre todo avíseme si quieren forzar las puertas, de modo que haya tiempo para empezar el hundimiento. Paso la orden: "Tomar las disposiciones finales"

—Haré otro tanto...

En aquel mismo momento, en la puerta Castigneau, el teniente de navío Morel cede ante la fuerza persuasiva de los cañones apuntados a la puerta y al puesto. Ordena que se abra. Los primeros blindados entran en el Arsenal.

LAS INSTRUCCIONES PARA EL HUNDIMIENTO

Esa orden, "tomar las disposiciones finales", que acaban de lanzar simultáneamente el comandante de las F. A. M. y el mayor general, no implica aún el hundimiento de los barcos. Inicia el penúltimo estudio del proceso, precede a la orden de ejecución propiamente dicha. Es que el hundimiento de un buque de guerra —como dijo el almirante Abrial— no consiste simplemente "en abrir un grifo, hacer entrar agua y llenar el

[1] Comunicación registrada a las 5 h. 19 m. en el diario de operaciones del Almirantazgo en Vichy.

[2] Lo confirmó ante el Tribunal Supremo de Justicia, audiencia del 27 de marzo de 1947.

barco. Eso, cuando no se está en alta mar, en aguas profundas, es la operación menos importante. La más importante es destruir cierto número de aparatos, de máquinas. Hay un aparato que se llama reductor que está compuesto de muchas piezas totalmente fileteadas. Es una especie de engranaje de rosca muy larga, muy difícil de hacer, que exige metales especiales. En Francia se admitía que a partir del encargo había que esperar tres años. También hay que soltar los cañones, destruir las calderas. . ."

Después de la orden núm. 5143-44-45 dada a la escuadra el 24 de junio de 1940 por el almirante Darlan,[3] y que ya preveía, en caso desesperado, el hundimiento de los barcos, esas operaciones fueron objeto de una verdadera codificación.

Es cierto que por una vez el almirante De Laborde estuvo de acuerdo con Darlan: "La consigna de hundimiento —es De Laborde quien lo dijo— es una consigna de honor que existe en todas las marinas y que, para nosotros, data de la Escuela Naval. La aprendemos cuando entramos en la marina.[4]

El hundimiento es, pues, una solución desesperada que, para el comandante de las F. A. M., es natural y de la cual ofrece gloriosos precedentes la historia de la marina —y de todas las marinas—. Pero nunca se había pensado hasta ahora, parece ser, ni aun en Scapa Flow en 1919,[5] en preparar tan minuciosamente, hasta en sus menores detalles de ejecución, un hundimiento colectivo de esta amplitud.

Las últimas instrucciones importantes relativas al hundimiento de los barcos de Tolón fueron firmadas por el almirante Guérin, jefe de estado mayor de las F. A. M., los días 14 y 16 de noviembre de 1942, en ejecución de las órdenes enviadas de Vichy en la mañana del 11 de noviembre por el almirante Auphan. Siguieron en vigor, en lo esencial, después de la ida a Tolón, el 23 de noviembre, del almirante Abrial, sucesor de Auphan en la secretaría de Estado en la Marina. El jefe de estado mayor de las F. A. M. dirigió simplemente el 24 de noviembre a todos los comandantes de a bordo una nueva orden modificando en un punto preciso las instrucciones precedentes: el almirante Abrial había pedido, en efecto, que el hundimiento se ejecutase, llegado el caso, "sin vuelco", hundiendo

---

[3] Cf. *supra*, 12.

[4] Esta referencia de las tradiciones transmitidas en la Escuela Naval fue juzgada discutible por muchos oficiales de marina Estos, si recuerdan haber oído exaltar el heroísmo de comandantes que se dejaban hundir con sus naves, con el pabellón enarbolado, niegan haber oído jamás preconizar el hundimiento colectivo sin combate.

[5] El 21 de junio de 1919, el almirante L. von Reuter, que mandaba la escuadra alemana internada en Scapa-Flow en ejecución de las condiciones del armisticio, dio a todos sus barcos la orden de hundirse. 66 barcos se hundieron en aguas profundas y 14 en poco fondo. 8 barcos no fueron destruídos Pero la preparación del hundimiento, en el aspecto técnico, no había sido llevado nunca muy lejos por dos razones: por una parte, no se habían tenido en cuenta más que la inundación de los soldados y el barrenamiento sin sabotaje, lo que se explicaba por la naturaleza del anclaje, pues los barcos en su mayor parte estaban en aguas profundas; por otra parte, el estado de espíritu de las tripulaciones, la agitación y las tentativas de motines comprobadas durante el período de internamiento, no habían permitido al mando naval alemán poner al corriente de sus intenciones al conjunto de las tripulaciones de los barcos.

los barcos a plomo, con el objeto de facilitar, después de una inmovilización bastante prolongada, el levantamiento ulterior de las naves.

Entretanto, del 18 al 25 de noviembre, el almirante Marquis conferenció en diversas ocasiones con el almirante Guérin a fin de cerciorarse de que ciertamente había entre las F. A. M. y la 3ª Región naval, en caso de hundimiento, unidad de doctrina, simultaneidad y concordancia de decisiones.

Las instrucciones en vigor para las F. A. M. en la mañana del 27 de noviembre son, pues, aplicables a todos los navíos que se encuentran en el puerto de Tolón.

Preveían dichas instrucciones no sólo el hundimiento propiamente dicho, sino también el sabotaje de las máquinas y de las armas, operaciones todas que debían efectuarse en tres tiempos sucesivos:

—Disposiciones preliminares.

—Disposiciones finales.

—Ejecución.

En realidad, el 27 de noviembre quedan por ejecutar únicamente los dos últimos tiempos, porque las "disposiciones preliminares" fueron tomadas, por orden del almirante Guérin, el 14 de noviembre,[6] en lo que concierne a los barcos mismos (sabotaje de las máquinas y barrenamiento).

---

[6] He aquí, extractadas de la orden núm. 178/1, del 14 de noviembre, las principales operaciones previstas en las "disposiciones preliminares":

"3ª DESTRUCCION

a) *Explosivos.* Los comandantes se inspirarán en las instrucciones dadas por la noticia citada en referencia para determinar el emplazamiento, la forma, la fuerza y la cebadura de las cargas necesarias.

Esas cargas estarán almacenadas en las condiciones previstas por la noticia, en la proximidad inmediata de los lugares de utilización.

Las granadas estarán en su lugar en las condiciones de seguridad que se indicarán ulteriormente.

b) *Sopletes.* Un soplete con sus botellas se tendrán *por prioridad* en cada departamento de máquinas para destruir los reductores (aplicaciones prolongadas del soplete en los dientes de la rueda grande).

Los sopletes serán ensayados inmediatamente y nombrados los especialistas encargados de usarlos.

c) *Incendio.* Preparar focos de incendio almacenando cerca de los aparatos que van a destruirse (cuadros de electricidad, puestos de telegrafía inalámbrica, túneles de cables, etc.) tapones de estopa, pedazos de madera seca, papeles viejos impregnados de mazut.

4ª BARRENAMIENTO

a) Todo el personal ejecutante previsto en el papel debe conocer perfectamente el plan de relleno de los compartimentos tal como lo previeron los servicios de la Dirección de las Industrias Navales de Tolón, y enviado ya a todos los barcos grandes.

En lo que concierne a los pequeños navíos, esos servicios deben darles directivas lo antes posible.

Mientras llegan esas directivas, los comandantes se inspirarán en las instrucciones dadas en la noticia de referencia (art. XIV, página 14) y establecerán un plan particular en su barco para hacerle volcarse y hundirse.

b) Los explosivos estarán almacenados como se prevé en el apartado *a)*, párrafo 3, que precede.

c) Marcar de manera visible los lugares en que deberán aplicarse los explosivos; hacerlos reconocer por el personal previsto para el papel, con ocasión de ejercicios frecuentes."

Dos días más tarde, el 16 de noviembre, una instrucción "procedente" del artillero de las F. A. M. trataba de la destrucción de las armas.[7]

Para las armas, como para las máquinas, estaban previstos los tres mismos tiempos. Y las "disposiciones preliminares", inmediatamente ejecutorias, habían causado igualmente la constitución de equipos especializados, el almacenamiento de los explosivos, los sopletes prevenidos en todo momento, el reconocimiento previo y el poner marcas en los lugares elegidos para las cortaduras o para los petardos y las granadas.

No es exagerado decir que, desde el principio de la segunda quincena de noviembre, la adopción de esas disposiciones preliminares hizo nacer a bordo de las naves una verdadera psicosis de hundimiento.

Cierto que no se creyó en ellas sino a medias o se hizo lo posible por no creer. Pero la constitución de los papeles de barrenamiento, los ejercicios, la presencia en los lugares indicados de los instrumentos y de los explosivos, todo ese conjunto de medidas que hubo que tomar —y, según los términos mismos de la orden del 14 de noviembre, "conservar hasta nueva orden"— hicieron entrar la perspectiva del hundimiento en la realidad cotidiana.

Unos días después de su dramático regreso de Argel, el teniente de navío Mine, comandante del submarino *Marsouin*, pudo comprobarlo, no sin sorpresa. Había tenido a su mesa a uno de sus amigos, antiguo submarinero embarcado en un crucero:

—Sólo una cosa nos preocupa —había dicho Mine—: acabar lo antes posible nuestras pequeñas reparaciones para estar en situación de salir.

—En mi barco —había contestado el invitado—, en todas las comidas todas las conversaciones tratan infaliblemente de la mejor manera de destruir. ¡Ya estoy harto, es desmoralizador! Tenemos armas, que se trate de batirse en vez de hundirse[8]...

CONFERENCIAS Y DEMOSTRACIONES

Los sabotajes y las destrucciones previstos implican el empleo —y sin titubeos ni posibilidades de corregir una maniobra falsa— de materiales y de técnicas con los cuales las tripulaciones, ni siquiera los cuadros de mando, están apenas familiarizadas. La instrucción del 16 de noviembre llevaba un anexo de varias páginas muy densas que contenía la enume-

---

[7] En esa instrucción núm. 282 art. A, se encuentra en primer lugar la enumeración de las armas e instrumentos que había que destruir:

> "...las bocas de fuego de la artillería principal, de la artillería secundaria y de la D. C. A. lejana, ciertos órganos de las cureñas, los tubos lanzatorpedos, los telémetros de base superior a 1,50 m., los principales aparatos ópticos, los espejos de los reflectores, los anteojos asimétricos y estabilizadores giroscópicos y sus equipos eléctricos, los principales órganos de los puestos centrales y los grupos convertidores".

Se precisa, además, que las destrucciones de armas y de instrumentos tendrán lugar por el empleo de los medios siguientes: "Mazazos, aplicaciones de soplete, incendio, petardos".

[8] Robert Mine: *L'insaisissable sous-marin "Marsouin"*.

ración, la descripción y el modo de emplearlos de los artificios de destrucción que podían usarse, pero se trataba de indicaciones teóricas insuficientes para garantizar el resultado.

Así, pues, el almirante Guérin había precisado, el 16 de noviembre, que el personal encargado de cebar los petardos y las granadas "fuese instruído en el curso de sesiones y demostraciones"

La prefectura marítima estaba encargada de organizar esas sesiones. Ya, a principios de noviembre, el jefe de la sección "Estudios de pirotecnia" en la D. C. A. N. de Tolón, ingeniero en jefe de la Barbée, había confiado al ingeniero Breton, del grupo de los "Estudios-desminaje", el cuidado de participar, por la redacción de consignas técnicas, en la preparación de una instrucción muy secreta para el hundimiento de los barcos. Esa instrucción estaba en curso de redacción cuando, el 20 de noviembre, llegó a la Pirotecnia la orden de designar inmediatamente a un pirotécnico capaz de efectuar, a bordo de los barcos y en los principales fortines, demostraciones apoyadas por verdaderas conferencias.

Fue elegido Aimé Massot, agente técnico principal pirotécnico, que trabajaba en la redacción de la instrucción y debía estar, por tanto, bien enterado de su materia.

—El 20 de noviembre —dijo— recibí de mis superiores la orden de dirigirme a bordo de los buques de guerra para dar conferencias con demostraciones prácticas para terminar la instrucción del personal de a bordo y de tierra encargado de destruir o inutilizar todos los barcos, fortines o material de tiro, dicho de otro modo, de estar en disposición de poner en acción una carga destructora.

"En el curso de esa instrucción, para quitar el miedo a ese personal, para ponerlo "en simpatía" con la manipulación del cebado de una máquina explosiva de capacidad débil o fuerte, yo les daba *a priori* algunas indicaciones comunes sobre la constitución de los elementos activos, sus propiedades y, en fin, los resultados que obtendrían.

"Cada elemento de los que constituyen las partes activas de un cebo era objeto de una demostración práctica. Es decir, que en el curso de esas conferencias yo hacía funcionar tanto el encendido de mecha lenta que quema un metro en noventa segundos como cordel detonante que detona siete mil metros por segundo.

"Después les enseñaba la manera de montar un cebo con detonador inerte, después un paquete de petardos igualmente inertes y, en fin, la introducción del conjunto en la cámara de cebado del aparato destructor.

"Cuando había terminado esta instrucción, reunía a todos los alumnos sobre el puente de su barco, encendía una mecha de cinco a seis segundos de duración, al extremo de la cual iba un petardo con cebo, y enviaba el conjunto al agua cerca del barco.

"Sobrevenía una explosión al cabo de cinco o seis segundos, seguida de una salpicadura que dependía de la profundidad del agua.

"Así fue como el 21 de noviembre, ayudado por un obrero pirotécnico que me secundaba en mis desplazamientos, efectué mi primera conferencia a bordo del *Strasbourg*, de las 7 h. 30 a las 10 de la mañana,

y después, ese mismo día, a bordo del crucero *Marseillaise*, de las 10 a las 12.

"Al día siguiente, domingo 22 de noviembre, a partir de las 8 horas 30, proseguí mis conferencias en el *Jean-de-Vienne*.

"El 23 de noviembre, a las 8 h. 30, estaba yo a bordo del *Colbert*.

"Me reservé la jornada del 24 de noviembre para recordar a los agentes técnicos, jefes de equipo y obreros pirotécnicos ciertos métodos de hundimiento para inutilizar materiales e instalaciones de los que no se quiera dejar huella al enemigo.

"El 25 de noviembre reanudé mis conferencias al conjunto de los suboficiales y tripulaciones artilleras a bordo de los submarinos.

"Y, en fin, el 26 de noviembre de 1942 di mis últimas conferencias a bordo del contratorpedero *Le Tigre*, a las 8 h. 30, y del crucero *Algerie* hacia las 10.

"En el curso de esas conferencias indicaba los emplazamientos sensibles del barco y los de los materiales de tiro que los oficiales de a bordo conocían bien. Esta operación consistía en colocar el aparato explosivo, montado y preparado como yo les había indicado, del mejor modo posible para operar la destrucción con más seguridad y lo más rápidamente posible, de modo que se abriese una brecha para hundir el barco, o para inutilizar órganos motores, o para destruir la cureña o la caña de un cañón."

El testimonio del señor Massot demuestra claramente que no bastaría, cuando llegase la orden de ejecución, "abrir un grifo"...

LAS "DISPOSICIONES FINALES"

Pero, por el momento, a las 15 h. 20 no se trata aun más que de pasar a las "disposiciones finales".

En primer lugar, en vista de las destrucciones previas —y para las máquinas como para las armas—, así como en previsión del hundimiento propiamente dicho, hay que poner en su puesto al personal previsto para el papel de destrucción y hundimiento. Después, hacer poner las cargas de explosivos, los petardos cebados, las granadas, y añadir gasolina a todos los focos de incendio preparados. En fin, hay que hacer proceder, sin tardar, a las primeras destrucciones y los primeros desmontajes:

Destruir las tuberías y desmontar los puestos de las conchas de condensadores, las válvulas de entrada de aireación en las calas de las bombas de circulación principal, los platillos de ceja con válvulas de diferentes bombas, etc.[9]

Es cierto que el almirante Brial, en su visita del 23, había dicho a los oficiales generales y a los comandantes reunidos a bordo del *Strasbourg* alrededor del almirante De Laborde, que no le parecía deseable que los barcos fuesen, en caso de hundimiento, irremediablemente des-

[9] Instrucciones del 14 de noviembre de 1942.

truídos e irrecuperables. Había, pues, no sólo dado la orden de evitar el vuelco,[10] sino que también había indicado que habría que limitarse a provocar averías que hiciesen a los barcos inutilizables durante cierto número de meses. Pero, sobre este segundo punto, el ministro había simplemente pedido que los expedientes de hundimiento existentes fuesen reunidos y enviados al departamento de Marina, el cual, tras un examen detallado, haría la lista limitativa de las destrucciones prescritas.

—Entretanto —había dicho el almirante Abrial— quedan en vigor los expedientes actuales, salvo el hundir a plomo los barcos en vez de volcarlos.

No obstante, el almirante Négadelle había hecho observar que no bastaba dar la orden para estar seguro de que los barcos barrenados se hundiesen a plomo.

—Es una consigna —había dicho— absolutamente inaplicable a los contratorpederos; por su misma construcción se volcarán o se inclinarán a la fuerza, aun hundiéndose en calados de doce metros, como es el caso en el puerto de Tolón.

En cuanto a las nuevas instrucciones que limitaban las destrucciones, puede pensarse que todavía no habían llegado a Tolón el 27 de noviembre. A decir verdad, los duplicados de los expedientes de hundimiento de los barcos, que debían enviarse a Vichy, aun no habían sido centralizados en el estado mayor de las F. A. M. Sólo el almirante Négadelle había hecho llegar los suyos el 26.

Los expedientes hechos siguiendo las instrucciones de los días 14 y 16 de noviembre seguían, pues, siendo válidos, lo que implica, a la recepción de la orden, "Tomar las disposiciones finales", una serie de operaciones que, para un crucero del tipo *Marseillaise*, por ejemplo, deben llevar normalmente cuarenta y cinco minutos de día y cincuenta y cinco de noche, una vez en su lugar los equipos, es decir, después de un primer retraso de cinco minutos de día y de quince de noche.

A las 5 h. 24 llegó la orden dada por el almirante De Laborde al P. C. del almirante Lacroix, a bordo del *Algerie*. En *La Marseillaise* el estado mayor del almirante Bléhaut fue avisado directamente por una llamada telefónica desde el *Strasbourg*.

La reacción, en las divisiones 1ª y 3ª de cruceros, fue inmediata y concordante:

El comandante Terlier, jefe de estado mayor de la 3ª D. C., hizo observar al comandante Molas, que lo llamó desde el *Strasbourg*, que hay incompatibilidad absoluta entre la adopción de las disposiciones finales y la orden de encender las calderas, dada unos minutos antes por el almirante De Laborde y ya en vía de ejecución.

Y el comandante Lesquen, jefe de estado mayor de la 1ª D. C., que recibió la orden por O. M. C., se puso en comunicación telefónica con el *Strasbourg* a las 5 h. 26 y dijo exactamente lo mismo al capitán de fragata Derrien.

---

[10] Consigna retransmitida a las F. A. M. el día 24 por la orden núm. 195 EM/1.

¿Por qué incompatibilidad? Es fácil de comprender: las "disposiciones finales" contienen cortaduras con soplete en las máquinas y el transporte de explosivos a los fogones, medidas todas que se acomodan bastante mal con el encendido de los quemadores de las calderas... Además, los mecánicos, indispensables para el encendido de las calderas, no lo son menos para la preparación del sabotaje. Además, figuran en el papel de destrucción y hundimiento.

Obligados a atenerse a las órdenes dadas por el comandante en jefe, Derrien y Molas se contentan con responder: "Ejecutar a la vez el encendido de las calderas y las disposiciones finales...", pero cada uno interpreta como mejor puede esas prescripciones difícilmente conciliables:

—Dé, sin embargo, prioridad a la preparación, del hundimiento —dijo Derrien al C. C. de Lesquen.

—No haga todavía daños como las cortaduras con soplete —precisó Molas a Terlier.

En realidad, unos minutos más tarde fue anulada la orden de encender las calderas.

A pesar del titubeo resultante de esas instrucciones contradictorias, en todas partes se tomaron las "disposiciones finales", y tanto más de prisa cuanto que la rada entera se halla ahora en un ambiente de guerra que hace temer la irrupción de los alemanes a bordo de los barcos antes de que los equipos de sabotaje y de hundimiento hayan tenido tiempo para actuar.

En efecto, no sólo las bombas y los cohetes luminosos siguen proyectando sobre la decoración su luz pálida e irreal, sino que ahora se oyen bombas que hacen explosión, las 77 que disparan del Mourillon y de Saint-Mandrier, la tos convulsa de las ametralladoras de D. C. A. ...

El principal encuentro parece haber tenido lugar en el Sur del Mourillon y a la altura del paso grande.

5

La evasión de los submarinos

Fueron los submarinos del Mourillon los que atrajeron sobre el extremo Sur y sobre el paso un diluvio de hierro y de fuego. La salida se hizo rotundamente. El primero advertido parece que fue el viejo *Marsouin*.[1] Poco antes de las 5, en el momento mismo en que a bordo del *Casabianca*, amarrado a un poste más alejado del puerto comercial, el mecánico Heichette le decía al contramaestre torpedero Lionnais: "Todavía no es para esta noche", el comandante del *Marsouin*, T. N. Mine, tendido en su litera, había oído sonar unos golpes secos. Cansado de esperar el sueño, el teniente de navío Mine encendió su lámpara de cabecera a las 3 de la madrugada y abrió *Paroles d'action*, de Lyautey, mientras resonaba sobre su cabeza el martilleo monótono del centinela que paseaba por el puente.

Mine no había cerrado los ojos prácticamente desde hacía cinco días y cinco noches: "presentía" el golpe de fuerza alemán. El 22 de noviembre, en efecto, había encontrado en Tolón a Williams, comisario de la marina, que vivía en Sanary y que le había descrito la concentración de blindados alemanes en la zona Sanary-Ollioules.

Mine, interpretando el dato mejor que De Laborde o que Marquis, en seguida supo a qué atenerse. Así, desde el primer chasquido, el comandante del *Marsouin* interrumpió la lectura y prestó oído. Unos segundos después el mamparo de su camarote se estremecía con un ruido característico de batayolas y de escalas: el contramaestre Nedellec, de guardia en la "bañera", se descolgaba y abría la puerta sin tomarse siquiera tiempo para llamar:

—¡Mi comandante, disparan contra la estación de los submarinos!

De un salto, el comandante del *Marsouin* pasa de la litera a la crujía gritando a plenos pulmones:

---

[1] Botado en 1924, el *Marsouin* es uno de los primeros submarinos de gran alcance de la serie de 1,100 toneladas.

—¡Zafarrancho general..., puesto de aparejamiento!

El reflejo fue inmediato: el T. N. Mine pensó "aparejamiento" y no "hundimiento". Su reacción adquiere un valor particular si se tienen en cuenta los detalles dados por el almirante Marquis[2] respecto de los submarinos:

—Evidentemente, se plantea la cuestión de saber por qué no preví y no di la orden de aparejamiento de los submarinos... Si no di la orden de antemano a esos submarinos de unirse a las fuerzas aliadas, es que encontré que era excepcionalmente difícil desde el punto de vista moral...

¿Por qué "excepcionalmente" difícil?

El almirante Marquis se explica:

—En Tolón, todo el personal de la marina pensaba de buena gana en pasarse "al otro lado". Había, debo decirlo, una excepción: era la de los submarinos, porque los submarinos habían sido perseguidos de una manera extremadamente viva por los ingleses y los norteamericanos y habían tenido pérdidas considerables... Yo sabía que había mucho resentimiento... Hay cuatro submarinos que salieron de Argel en el momento del desembarco aliado para regresar a Tolón. Esos submarinos sufrieron durante dos días bombardeos intensos por parte de los ingleses. Ocurría eso el 9, el 10 y el 11 de noviembre. Evidentemente, cuando llegaron aquellos oficiales, se quejaron del régimen que habían sufrido: estuvieron a punto de ser hundidos. Y, además, había el recuerdo de tantos submarinos hundidos... De suerte que tuve escrúpulos en aquel momento para darles una orden firme, para decirles: "Pueden ustedes prepararse inmediatamente; por consiguiente, si hay peligro, pueden irse al otro lado". Me limité a dar la orden de que podrían salir a alta mar para hundirse.

Y, a propósito de los submarinos que salieron, no para hundirse en alta mar, sino para unirse a los aliados, el almirante Marquis añade: "En cierto modo, ejecutaron mis órdenes", y hasta precisó que quien viera en eso una contradicción "no sabía nada en absoluto de la marina"...

Es a los marinos a quienes toca decir si en la marina las órdenes se dan siempre de una manera tan... matizada. Pero el ejemplo dado por el teniente de navío Mine —a quien no puede reprochársele "no saber nada de la marina"— demuestra en todo caso que el prefecto marítimo de Tolón estaba mal informado del estado de espíritu de sus subordinados. Porque el *Marsouin* era precisamente uno de los submarinos escapados de Africa del Norte y llegados a Tolón el 11 de noviembre. Su comandante es, pues, uno de aquellos oficiales cuyos sentimientos —y resentimientos— antibritánicos tenía escrúpulo en herir el almirante Marquis.

Y, sin embargo, Mine no titubea. Lo mismo que el comandante L'Herminier, del *Casabianca*, que anota:

---

[2] Debates en el Tribunal Supremo de Justicia. Audiencia del 13 de agosto de 1946.

"El enemigo está ahí y tira sobre nosotros. Es lo único cierto, y el enemigo, Dios sea alabado, es el alemán".

A bordo del *Casabianca,* del *Marsouin,* del *Iris,* del *Glorieux* y de *La Vénus,* el personal, según la expresión de Mine, "dio la cara" inmediatamente. Los oficiales salieron de sus camarotes a medio vestir, los graduados* saltaron de sus literas y corrieron a los puestos de tripulación para reunir a sus hombres. Los del puente acuden a sus puestos con revólver y casco; los mecánicos y los electricistas se lanzaron sobre los cables de carga y sobre los tubos de alimentación de aire y, después de desconectarlos violentamente, los balancearon sobre el muelle.

Mientras se tomaban así en un tiempo record —unos minutos apenas— las disposiciones de aparejamiento, el fuego de fusilería se acercaba. El edificio de los suboficiales, a cien metros del *Casabianca,* y el de los oficiales, a treinta metros, estaban cercados. Se veía llegar a algunos de los marinos que dormían en la estación y que habían logrado salir de los pabellones desde el momento del alerta. Este, sin tirantes ni cinturón, se sujetaba los pantalones para poder correr...; otro, tropezaba a cada paso; no había tenido tiempo a lazar los cordones de sus borceguíes. Cada retrasado que lograba llegar a su barco era acogido con entusiasmo, pero no había tiempo a eternizarse en congratulaciones. Ya sonaban las órdenes:

—¡Largarlo todo!

En el muelle, el comandante Bary, jefe del grupo de los submarinos de relevo, se había acercado al alcance de la voz al *Marsouin:*

—Los alemanes derriban la puerta Norte de la estación.

—Comprendo, comandante —había contestado Mine.

—No tengo órdenes para usted —dijo Bary.

—Estoy aparejando...

Llegado a la altura del *Casabianca,* el comandante Bary gritó a L'Herminier:

—¡Voy a ver qué pasa!

Unos instantes después, era prisionero de los alemanes.

Fueron largadas las últimas guindalezas. Lastradas por lingotes, se hundieron y no molestaron para la maniobra de aparejamiento.

—Estribor adelante 1 —ordenó Mine—... Babor atrás 1..., a izquierda 25...

Desde el puente de su *Glorieux* el comandante Meynier —único submarinero francés que hundió un bote U. antes del armisticio de 1940— protegió su aparejamiento tirando con revólver sobre los alemanes que se acercaban al muelle. Entretanto, el *Casabianca* y *La Vénus* lograron ser los primeros en huir y separarse del muelle. Maniobra delicada a causa del mal estado de los pontones, de donde sobresalían viguetas de hierro torcidas que amenazaban enganchar las barras de inmersión. Para el *Casabianca* las cosas estuvieron particularmente bien, porque la víspera por la noche el oficial segundo, teniente de navío

* Denominación común a los que tienen un grado inferior al de oficial.

Bellet, había tenido la precaución de hacer deslizar una chalana vieja entre el submarino y el pontón. El *Casabianca* pudo, así, despegar directamente hacia adelante, aplastando contra el muelle el casco de la chalana, y tomar inmediatamente un poco de velocidad, sin peligro de rozar sus tanques de inmersión contra los pilares ni torcer la hélice de estribor.

Pero fue, no obstante, *La Vénus* el que logró, en razón de su menor inercia —sólo 600 toneladas— tomar una pequeña delantera.

Desde su pasarela, el T. N. Crescent gritó a L'Herminier:

—¡Comandante, yo voy delante; déjeme pasar!

Respetuoso de las convenciones, el comandante del *Casabianca,* que acababa de mandar: "Adelante cuatro", se detuvo. Fue, pues, a *La Vénus* a quien correspondió el honor de desfondar el cierre de maderos amarrados con cables y redes que cerraba el paso del Mourillon.

La Vénus consiguió abrir brecha, pero no sin enganchar su barra de inmersión de estribor en uno de los cables de acero del cierre. El *Casabianca,* que le pisaba los talones a cincuenta centímetros de su popa, lo pasó en seguida, desfilando a lo largo de sus tanques de babor...

CON ANTORCHAS... Y CON MUSICA

Son exactamente las 5 h. 10.

El comandante L'Herminier anota:[3]

"Estoy convencido de que los dos malecones que cierran el puerto del Mourillon están ocupados por los alemanes y que vamos a recibir una rociada de "ciruelas" antitanques que van a atravesar el casco delgado y el casco grueso y hacer imposible la inmersión ulterior. Desfilamos a una quincena de metros de los extremos de esos malecones y vamos a ser rastrillados sobre la pasarela.

"Bellet tiene la misma idea que yo y distribuye cascos a los oficiales y a los tres hombres de vigilancia y de armamento de las ametralladoras.

"Pero hay que vigilar la maniobra y eso aparta al espíritu de las preocupaciones personales. No pasa nada. ¡Esos imbéciles no han ocupado los malecones! Es inaudito, porque el malecón Norte ni siquiera está en el recinto del arsenal. Los paseantes van a él a desentumecer las piernas y los enamorados se citan allí..."

En cuanto el *Casabianca* pudo asomar la cabeza por la salida de la gran rada, el comandante L'Herminier propone remolcar a *La Vénus,* pero ésta ya se ha desprendido sin daño.

El *Casabianca,* atravesando la rada a doce nudos, abre, pues, la marcha y se lanza en dirección de la gran red contra submarinos de la salida para avisar al remolcador encargado de abrirla.

Hasta aquí los submarinos no fueron atacados directamente. Veinte aviones alemanes vuelan sobre la rada, con todas las luces encendidas, "como si se tratase de un ejercicio". La escuadra está silenciosa y parece

[3] C. N. L'Herminier: *Op. cit.*

aún dormida. La D. C. A. está muda, aunque un reflector haya cogido en su haz a uno de los aviones alemanes y lo haya seguido por un momento... De repente las primeras orugas luminosas empiezan a balancearse, arrojando sobre el plano de agua una luz inquietante: es imposible que un submarino de la talla del *Casabianca* no se vea en ese espejo... He aquí, además, un avión que se destaca, en dirección de Les Cablettes, e inicia un picado, en el momento mismo en que el *Casabianca* llega a la altura del remolcador de servicio en la puerta de la red.

Va en seguida *La Vénus*, y después, a distancia, el *Marsouin*. Cierran la marcha el *Iris* y el *Glorieux*. El *Glorieux* perdió tiempo en desprenderse de los cables de carga y de los tubos de aire que lo unían a la fábrica del arsenal. Su maniobra se complicó, además, porque no tenía el estrave dirigido hacia la salida. En cuanto al *Iris*, su retraso tuvo otra causa: el oficial segundo, T. N. Dégé, esperó hasta el último minuto con la esperanza de que el comandante Collomb, que dormía en tierra, pudiera llegar a bordo. Pero, al fin, hubo que resignarse a salir sin él.

En la pasarela del *Marsouin*, el T. N. Mine, al desfilar por delante de los malecones del Mourillon, tuvo la misma idea que L'Herminier unos momentos antes que él:

—¿Por qué los alemanes no destacaron tanques en la punta de los bromistas para cazarnos?

Y, del mismo modo, las primeras orugas luminosas le produjeron el sentimiento inmediato y angustioso de la vulnerabilidad de su nave.

—Ha empezado la marcha de las antorchas —anota el teniente de navío Mine—. No tardarán en hacerla con música. ¡Y qué música! Bajo la luz de los luminosos somos buenos blancos. Silban y estallan bombas lejos, hacia adelante...

Lejos y hacia adelante, es decir, al nivel del paso en que el *Casabianca* ha llegado a la altura del remolcador *Dardennes*, encargado de abrir la puerta.

En efecto, una doble barrera cierra el acceso a alta mar. Esta vez no se trata de cierres improvisados que pueden ser derribados y salvados dando de través sobre ellos, como hizo *La Vénus* para salir del Mourillon.

El primer obstáculo contra submarinos cierra el paso entre el Mourillon y Saint-Mandrier, desde el extremo del malecón grande hasta la punta de la Vieille. Está formado por estacadas.[4]

Dos redes movibles permiten pasar ese cierre: al Oeste, el "portillo", que está abierto, en principio, de las 6 de la mañana a las 18 horas,

---

[4] Esas estacadas son un ensamblaje de rollos de madera de unos 25 centímetros de diámetro, la parte baja de forma rectangular (unos 5 metros por 2.50). La parte alta está formada por dos triángulos. Las bases son la anchura del rectángulo con una altura de unos 2 metros y las dos alturas están apareadas por un rollo del mismo diámetro. Estos elementos de las estacadas están sujetos entre sí en la base por un cable de acero, a una distancia de 30 cm. aproximadamente la una de la otra, para impedir la flotación o el balanceo.

y permite el paso de pequeños barcos de servicio, y al Este, la "puerta", que tiene que ser abierta en cada caso para los barcos de alta mar.

El *Dardennes* está encargado de la maniobra de la puerta y del portillo.

El segundo obstáculo, contra las pequeñas embarcaciones de motor, parte también del malecón grande, pero llega hasta el malecón de la B. A. N. de Saint-Mandrier. Está igualmente constituído por estacadas, maniobradas por un segundo remolcador: el *Gapeau*.

La abertura de esas dos barreras significaría, para el *Casabianca* y los submarinos que lo siguen, si no forzosamente la libertad, por lo menos el éxito del primer tiempo de la maniobra. Por lo contrario, mientras las barreras estén en su lugar, con las puertas cerradas, es todavía la trampa, la nasa... y es la perspectiva de una inmovilización forzosa bajo el fuego del enemigo, porque hay que pensar que éste acabará por poner en batería piezas de artillería.

DOS VERSIONES

Mientras que el avión alemán inicia su picada, del *Casabianca* sale una orden para el *Dardennes:*

—¡Remolcador, abre!

Todos los testigos están de acuerdo en que se dio esta orden. Pero lo que sigue demuestra cómo, en la fiebre de una maniobra tan peligrosa, ejecutada bajo el fuego y apresuradamente, los mismos hechos pueden ser contados de manera diferente y hasta contradictoria.

L'Herminier —de cuya evidente buena fe no podría dudarse— dio, por su parte, una versión del incidente que parece haber sido, hasta aquí, la única conservada y hasta un poco "amañada" a veces por quienes, después de él, han relatado la evasión de los submarinos del Mourillon:

—El patrón del remolcador —anota el comandante del *Casabianca*— replica que no tiene "órdenes superiores". Bellet salta, con su revólver, a la proa del *Casabianca,* mientras que yo maniobro para poner el estrave en contacto con la borda del remolcador. Saltando al abordaje, va a convencer a aquel buen hombre, que no conoce más que la consigna, que las "órdenes cercanas" tienen algún valor.

"Pero es inútil. El avión terminó su picada y lanzó una bomba que cayó entre nuestra popa y el torpedero *Mars,* amarrado, bajo el fuego, al malecón del Lazareto.

"Salta el agua ante los ojos pasmados del patrón del remolcador, que al fin comprende que no fantaseamos al querer salir y maniobra para abrir la red."

El mismo episodio, visto desde el *Dardennes* por el patrón Franceschi, no ofrece sino lejanas relaciones con el relato anterior.

Y, sin embargo, tampoco es posible negarle a Franceschi una sinceridad absoluta; su testimonio escrito tiene, en su sencillez, el acento de la verdad:

"Después de habernos dirigido al Oeste del paso para abrir el "portillo", volvimos a la baliza de la puerta grande. Después de habernos acostado, nos ocupábamos en poner el cable de la red en el gancho de remolque cuando tres submarinos se presentaron en línea de frente para franquear el paso y claramente al Oeste de la puerta. El submarino más próximo al remolcador debía estar alrededor de unos veinte metros con su proa y perpendicularmente a él. (El remolcador E. W. y el submarino N. S.).

"Oí una voz gritar: "¡Remolcador, abre!", y yo respondí: "Vamos a abrir, pero retrocedan un poco; van a meterse en las estacadas". Bien hubiera querido yo hacer las cosas de prisa, pero la brisita del Noroeste arrastraba al remolcador contra el cable de acero. Hubo, pues, que poner un cabo, coger el cable por detrás con una gafa y encapillarlo en el gancho, antes de poder maniobrar la hélice... En el mismo momento, primeras bombas sobre el submarino que estaba en el centro.

"La ametralladora que estaba sobre el pretil del faro del malecón grande, del lado Oeste, destello verde, abre fuego sobre los aviones, que inmediatamente apagan sus luces de posición. Empezamos la maniobra de apertura. Pido por señales sonoras (silbato de vapor) las órdenes de abrir al puesto de mando que está sobre el malecón de la Piastre. Este responde afirmativamente por señales luminosas convencionales.

"Los tres submarinos maniobran para tomar la salida, en hilera, en cuanto la abertura sea bastante ancha para permitirles franquear la primera barrera.

"Cuando tuvimos abierto el paso de las redes unos veinte metros, el *Dardennes* se encontraba a una treintena de metros en el 270 del destello verde. El *Gapeau,* a su vez, empieza su maniobra de apertura..."[5]

Así que la puerta estuvo entreabierta, el *Casabianca* se escurrió tocando la baliza y se lanzó hacia el último obstáculo, la estacada maniobrada por el *Gapeau.* Aun es muy pronto para sumergirse, y, sin embargo, L'Herminier daría mucho por poder rozar el fondo de la rada y escapar al diluvio de metralla que, ahora, se abate sobre el paso.

La Vénus, aunque más pequeña que el *Casabianca,* parece tener más dificultades para pasar la primera puerta. Se detuvo, obligando al *Marsouin,* que viene en tercera posición, a marcar el paso detrás de ella.

Mine, en la pasarela del *Marsouin,* se impacienta; los aviones, ahora, largan minas magnéticas: tres paracaídas blancos se abren y se balan-

---

6 El patrón Franceschi, en el testimonio escrito que tuvo a bien redactar, precisa que en julio de 1954 recibió en Port Pothuau la visita de la señora L'Herminier, que había ido a expresarle su pesar por el pasaje del libro del comandante del *Casabianca* en el que éste, habiendo interpretado mal el retraso en abrir la red, pudo atribuirlo a una negativa opuesta por el patrón del *Dardennes.* "Por lo que precede —añade Franceschi—, le dejo el cuidado de concluir si el comandante Bellet, segundo oficial del *Casabianca,* pudiera verdaderamente meterme miedo con su revólver, a 20 ó 30 metros de distancia, de noche, con cuatro hombres en el puente del remolcador y nada que pueda distinguir al patrón".

cean majestuosamente. Las minas caen, levantando columnas de agua muy cerca de la proa del *Casabianca.*

Esta vez el comandante L'Herminier no titubea:

—¡Tanto peor! ¡Adelante seis!...[6]

Tocó el claxon de inmersión y, descolgándose sobre el quiosco, tuvo tiempo de ver, delante, en derechura, el extremo del malecón.

Y cerrando la escotilla, ordenó:

—A izquierda cinco. Quince metros. Posición cero.

Su maniobra va a consistir en evitar el choque con el malecón manteniéndose lo más lejos posible del punto de inmersión de las minas. Y la velocidad máxima debe permitir, si todo va bien, rebasar las minas antes de que puedan amenazar al *Casabianca.*

Todo pasó como se había previsto: el submarino roza el malecón sin sufrir daño; cuando las minas saltan, el *Casabianca* ya pasó y las explosiones que se producen detrás de él lo sacuden menos que si lo hubieran tomado de costado. Sin embargo, sacuden fuertemente al submarino, provocan fugas de combustible en la cala y hacen caer el compás giroscópico. No obstante, nada de esos es irremediable. Parece que para el *Casabianca* haya pasado el peor momento... Son las 5 h. 35.

L'Herminier anota: "En dieciséis años de oficio nunca vi una inmersión más notable".

PRIMERAS VICTIMAS

Los demás aún no están allí.

La Vénus franqueó al fin el paso, pero el *Marsouin,* atacado por la aviación, por las baterías y por las armas automáticas, se halla en dificultades. En el puente de proa, Barnouin, vientre a tierra, anuncia al T. N. Mine las balizas y las boyas de amarre. Filósofo, el maestre Pauly anima a los hombres que se ocupan de los diesel, de los dos caballos, como él dice:

—No os preocupéis, muchachos; el puente es de madera...

El *Marsouin* pasa ahora por delante del *Dardennes,* a treinta metros del extremo Sur del malecón, del único punto de todo el "campo fortificado" de donde parte una tímida reacción de D. C. A. Es una ametralladora de 13.2 que se ha puesto a escupir sin esperar la orden de abrir el fuego, que el comandante Orlandini no dará.

La crepitación de la oerlikon tiene algo de reconfortante para las tripulaciones de los submarinos, que están rabiosas por servir de blanco a la aviación alemana.

¡Ay!, el consuelo durará poco... En el momento preciso en que el *Marsouin* pasa más cerca del malecón, suena una explosión espantosa: ha caído una bomba en el extremo. Pulverizó el pretil del faro y redujo definitivamente al silencio la 13.2, que acaba de salvar el honor de la D. C. A.

[6] Velocidad máxima.

Hubo cuatro muertos —las cuatro primeras víctimas de aquella jornada— y ocho heridos, entre ellos el farero.

EN INMERSION

En el *Marsouin*, seriamente sacudido por la deflagración, Javouhey, segundo oficial, insta al comandante a sumergirse. Evoca el recuerdo reciente de su salida de Argel, bajo las bombas anglonorteamericanas; el *Marsouin* se salvó sumergiéndose inmediatamente.

Pero Mine no se apresura. Calcula los riesgos: el compás giroscópico, caído hace menos de media hora, no está en situación de dar la dirección. En principio, el giro no funcionó satisfactoriamente sino al cabo de cuatro horas. Y el contramaestre electricista Goubert es excepcionalmente hábil, pero Mine no puede contar con un milagro. Eso significa, pues, la inmersión periscópica, que no oculta completamente el submarino a la vista de la aviación; pero, en inmersión periscópica, un impacto directo significa la pérdida casi inmediata de la nave.

El comandante del *Marsouin* decide, pues, no sumergirse hasta después de haber doblado el último malecón, cuando el camino esté libre y el cielo desembarazado.

En realidad, Mine tocará el claxon antes de lo que pensaba, porque una oleada de bombarderos ataca al *Marsouin* en semipicada y el comandante del submarino, con los tímpanos desgarrados por los silbidos de las bombas, se resuelve al fin a sumergirse. Se descuelga sobre el quiosco y cierra la escotilla:

—¡Quince metros; izad el periscopio!

El *Casabianca* se ha perdido de vista. Pero no terminaron sus sinsabores. L'Herminier, después de haberse sumergido, quiso, como buen submarinero "habitual" de la rada de Tolón, enfocar el periscopio sobre la colina de la Colle Noire, cuya silueta característica debe destacarse en el Este sobre el cielo alumbrado por las orugas luminosas de la Luftwaffe.

Izó, pues, el periscopio hacia atrás... y no vio nada; no tardará en comprender la razón de aquella ceguera: el timonel encargado de los periscopios olvidó, en la fiebre del aparejamiento, quitar los manguitos de bronce que, estando amarrados al muelle, protegen las cabezas de los periscopios. Habrá que esperar hasta las 6 para que el oficial en cuarta, Laserre, aprovechando una emersión, logre subir a quitar los manguitos.

"¡ESO SERIA DEMASIADO ESTUPIDO"!

Detrás del *Casabianca La Vénus*[4] afloja la marcha; después, se detiene. Mine, que lo sigue inmediatamente, se enfurece:

—¿A qué espera para sumergirse? Va a atraer las bombas... No

van a barrenarse ahora que ya han salido de apuros... ¡Eso sería demasiado estúpido!

El *Marsouin* pasa a *La Vénus*. Esta va, efectivamente, a barrenarse. Conforme a las órdenes del almirante Marquis, aquellas órdenes de "hundimiento en alta mar" que, a creer al prefecto marítimo, debían tan manifiestamente ser interpretadas como una invitación para ir al Africa del Norte..., a menos de "no saber nada de la marina"..

Por su parte, el teniente de navío Crescent ha tomado su decisión. Cumplirá la orden de barrenarse. Echa la chalupa al mar y hace que se metan en ella los seis hombres de la tripulación con un suboficial. Sólo quedan a bordo el comandante y su segundo, el teniente de navío Elie-Lefebvre, para preparar el dar fuego a la granada de destrucción, siempre a bordo en tiempo de guerra y que debe hacer explosión bajo la presión del agua, destrozando el casco. Puesto el detonador, los dos oficiales abren los desagües y suben rápidamente; menos de veinte segundos después el submarino, escapado de la ratonera con tantos trabajos, se hundía bajo sus pies.

Recogidos por la chalupa, Crescent y Elie-Lefebvre veían, poco después, al último submarino evadido del Mourillon, el *Iris*, acercarse en la superficie y detenerse al alcance de la voz. Entre la pasarela del *Iris* y la chalupa se entabla un diálogo dramático: el teniente de navío Dégé ofrece a Crescent y a sus compañeros tomarlos a bordo, pero Crescent se niega y el *Iris* sigue su camino.[7]

—¡Vete con Dios! —gritó el teniente de navío Dégé a guisa de adiós.

FUERA DE PELIGRO

Unicamente los del *Iris* saben lo que fue de *La Vénus*. Los otros tres submarinos siguen su ruta, cada uno por sí, sin poder establecer contacto, sin relación.

Han salido los cuatro de la zona de peligro inmediato y sus comandantes pueden comenzar a inventariar los daños sufridos por las naves y a calcular sus probabilidades.

El *Casabianca* fue seriamente sacudido por una bomba que cayó muy cerca y cuyo soplo se sintió violentamente en el interior. Pero no hay rotura y el submarino, con su estado mayor y su tripulación bien dispuestos, está en situación no sólo de resistir el mar y llegar a Africa del Norte, sino aun de combatir, si hay lugar.

El comandante L'Herminier no titubea, pues: irá a Argel a reanudar la lucha al lado de los aliados, pero no inmediatamente. .

Comunica su decisión a su segundo, Henri Bellet:

—Vamos a estar delante de Tolón veinticuatro horas. Si tenemos la

---

7 El 3 de julio de 1940, el T. N. Crescent, en el momento de la operación *Catapulta*, estaba en Portsmouth embarcado en el *Surcouf*, único barco francés en el que hubo muertos cuando los ingleses irrumpieron a bordo.

suerte de encontrar alemanes o italianos, los atacaremos. Si otros compañeros han podido salir de Tolón y se hallan en dificultades, los ayudaremos. Después —pero sólo después— proa al Sur .

Bellet está de acuerdo, sin reserva, y L'Herminier, seguro de la confianza de toda su tripulación, ordena:

—Rumbo al Norte.

A bordo del *Marsouin* Mine se regocija: el primer contramaestre electricista Goubert hizo la hazaña de arreglar su compás giroscópico en menos de una hora, a pesar de las explosiones.

—Treinta metros, periscopio bajo, cero la barra.

Viendo al fin a su viejo *Marsouin* en seguridad, Mine se distiende un poco... De pronto, sus nervios, que hasta allí han resistido sin desfallecimiento, están a punto de ceder Y así, con voz poco firme —y él se dio perfectamente cuenta— pidió al despensero que llevase unas tazas de café al quiosco.

Pero cuando llegó la bandeja su sola vista bastó para serenar al comandante del *Marsouin:* el despensero, Brossard, un muchacho, embarcado desde hacía poco, habiendo visto a toda la tripulación hacer tranquilamente su trabajo, como en el ejercicio, no quiso ser menos...

—No osó simplificar el servicio —anota Mine— y nos llevó una bandeja presentada como en un salón de té.

Los brindos, las conchitas de mantequilla y el mantelito bordado, símbolos de la calma que reina a bordo, obran por lo menos tanto como la cafeína...

La situación del *Iris,* sin ser verdaderamente crítica, es más para preocupar. La nave fue seriamente sacudida y sus reservas de carburante no permiten pensar en un viaje largo sin escala. El teniente de navío Degé se decide por de pronto por lo más cercano: pone rumbo a España, imitado, sin saberlo, por el *Glorieux.* Uno y otro tienen la esperanza, si el estado de sus naves lo permite, de no hacer en los puertos españoles más que la breve escala autorizada en tiempo de guerra por los reglamentos internacionales.

En todo caso, cualesquiera que sean sus probabilidades respectivas, los cuatro submarinos escapados de la ratonera tolonesa delante de las narices de los alemanes, están, antes de que amanezca, fuera de peligro. Lo deben a sus comandantes, que infligieron el mentís más hiriente a las apreciaciones formuladas por el almirante Marquis sobre el estado de espíritu de los oficiales submarineros. Lo deben a las cualidades de las tripulaciones, algunas de las cuales, sin embargo, habían tenido pocas ocasiones de entrenarse, desde hacía meses, pero a las cuales había galvanizado la perspectiva de "pasarse al otro lado" y luchar contra los alemanes.

Y lo deben también un poco al enemigo, si se cree al comandante L'Herminier, que profesa que conviene, "en la guerra como en la vida corriente, ser modesto y saber reconocer la parte de azar o de suerte en los sucesos".

En efecto, el comandante del *Casabianca* anota:

"El ataque del puerto, el 27 de noviembre, por S. S. ignorantes de las cosas del mar, nos facilitó mucho la maniobra. Si el puerto hubiera sido bloqueado por los marinos alemanes enviados a Marsella hacía cuarenta y ocho horas, con la vista en el armamento de nuestros barcos, que el enemigo creía poder capturar fácilmente por sorpresa, sin duda no hubiéramos podido escapar".

6

"Eviten todo incidente... Detengan los gastos"

Vichy, Hotel del Parque. Cuando el coche de Laval se detiene delante del domicilio del "Estado Francés", después de haber devorado en un tiempo record los veinte kilómetros de carretera que separan a Châteldon de Vichy, son apenas las 5 h. 15. Los ministros, los oficiales generales y los altos funcionarios convocados por Rochat ya han llegado, en su mayor parte.

Rochat los despertó y les dijo que el jefe del gobierno quería verlos con urgencia, pero sin precisar lo que motivaba aquella convocatoria inopinada y tan matinal.

Están allí cinco oficiales generales: el almirante Platon, los tres titulares de los departamentos militares: Abrial, Bridoux (Guerra), Jannekein (Aire) y el general Campet, de la casa militar de Pétain; del lado civil, Rochat no convocó más que a Jardel, miembro, también, del gabinete del Mariscal. Faltan a la llamada el almirante Le Luc, jefe de estado mayor de las fuerzas marítimas y director del gabinete de Abrial, y Guérard, secretario general del gobierno. Le Luc llegará al cabo de unos minutos, pero Guérard no lo hará sino mucho más tarde.

Sin esperarlos, Laval, sombrío, dice en dos palabras en qué consiste la comunicación que acaba de hacérsele.

—Es uno de los instantes más trágicos de un período muy doloroso —concluyó.

Después rogó a Rochat que leyese —traduciéndola— la carta del Führer.

Entretanto llegaba al Hotel del Parque el almirante Le Luc. Había sido retrasado, en el momento en que salía del hotel del Helder, sede del Almirantazgo, por el oficial de servicio, capitán de fragata Monaque, que había corrido hacia él para entregarle el mensaje telefoneado a las 5 h. 19 por el almirante Dornon: "Los alemanes están ocupando Tolón. Lamalgue está ocupado y franquean los muros del Arsenal".

—Mi llegada al Hotel del Parque —comprueba el almirante Le Luc— interrumpió la conversación en curso sobre la carta alemana, porque comuniqué el alerta dado por el C. A. Dornon.

"Escuchando, tuve muy pronto la sensación de que ya estaba tomada la decisión del gobierno de "parlamentar" con Alemania sobre su carta-ultimátum y tratar de impedir que durante las negociaciones la escuadra se hunda o que haya disparos. No me sorprende, aun haciéndome la reflexión *in petto*, de que el hundimiento está indudablemente en marcha."

Laval, en efecto, pronuncia en varias ocasiones la palabra "negociar". Y precisa su pensamiento citando el ejemplo de la escuadra de Alejandría.

Pero lo más urgente es obtener informaciones sobre el desarrollo de los acontecimientos en Tolón. El almirante Le Luc —que se juzga, con alguna razón, "el único capaz de desenvolverse en el clavijero de las comunicaciones marítimas"— se apodera del aparato telefónico del jefe del gobierno y, pasando por la centralilla del Almirantazgo, pide comunicación con la prefectura marítima.

—Aló..., prefectura marítima; comuníquenme con el oficial de guardia...

La rapidez con que pudo conseguirse la comunicación sorprendió a los asistentes; a Laval el primero, que refunfuña:

—Pero eso no es todo..., despacito. ¿Qué es lo que va a poder decírseles?

Interroga con la mirada a los que le rodean; después, formula él mismo la respuesta:

—Va a decírseles: "Eviten todo incidente..."

"DE PARTE DEL PRESIDENTE LAVAL"

En la prefectura marítima de Tolón el alférez de navío Piéters acaba de regresar al despacho de guardia después de haberse ausentado unos minutos para enviar a los tejados su piquete improvisado de incendios.

Sólo encontró al oficial de las Tripulaciones. El comandante Biseau, tiritando, volvió a su habitación para ponerse la chaqueta.

Piéters y su compañero miran por la ventana abierta los barcos de la escuadra y ven parpadear, en lo alto de los mástiles, las señales morses de las transmisiones ópticas. La rada sigue bañada por la luz artificial y los ruidos aumentan de minuto en minuto.

Son las 5 h. 25, todo a lo más, las 5 h. 30, cuando suena el timbre del teléfono.

La empleada de la centralilla, cuya voz suena más llorosa que nunca, anuncia:

—Le comunico con Vichy, que quiere hablarle con urgencia.

Efectivamente, el alférez Piéters oye al otro extremo del hilo una voz que no conoce y que le dice:

—Aquí, Vichy. ¿Quién está al aparato?[1]

Piéters se presenta. Su interlocutor le hace repetir su nombre y acaba por renunciar a comprenderlo, pero advierte que está hablando con un alférez de navío, oficial de guardia de la P. M., y en seguida pregunta:

—¿Qué ocurre en Tolón?

—¿Quién es usted? —interroga Piéters.

—Aquí, el almirante Le Luc. Le pregunto qué ocurre en Tolón. El presidente Laval está a mi lado.

Piéters no tiene tiempo a contestar: dos explosiones sordas, seguidas de gritos, le cortan la palabra.

—Parecen minas —observa el oficial de las Tripulaciones.

Piéters le dice entonces al almirante Le Luc:

—Los alemanes están ahí. Trato en vano de comunicarme con el fuerte Lamalgue.

—Bueno; ¿cómo está la situación?

—Oiga usted mismo —replica Piéters, que pone el auricular en dirección de la ventana: las explosiones, en efecto, se suceden ahora más claras, más restallantes, acompañadas de un enorme desprendimiento de humo negro.

—Los barcos están a punto de saltar —dice Piéters.

En aquel preciso momento vuelve el comandante Biseau.

—Es Vichy —le susurra el alférez, que le tiende el auricular. Pero el ruido es tal ahora que no son demasiado dos auriculares. Piéters le recoge, pues, el auricular al comandante Biseau un instante después de habérselo dado.

Entretanto, en Vichy, el almirante Le Luc intenta guardar el contacto. Por una especie de *tic*, repite "bueno" delante de cada frase, casi delante de cada palabra.

—Bueno... ¿Tiene usted con qué escribir?

—Sí —responde Piéters, que tiende al oficial de los equipajes el primer papel que encuentra a mano, que era el último mensaje recibido por la noche: el mensaje registrado a las 23 h. 24 y emitido por la Escuela de los Pupilos a las 22 h. 45.

—Le escucho —dijo Piéters.

—Bueno; aquí, el almirante Le Luc...

Piéters, que tiene el combinado* en una mano y el auricular en la otra, repite cada miembro de la frase, que el oficial de los equipajes va escribiendo. Y el comandante Biseau, inclinado detrás de ellos, sigue el dictado y vigila la transcripción.

Una palabra tras otra, el mensaje está escrito. He aquí su tenor exacto, el "ajuste", si se puede decir así:

---

[1] Debemos a la amable cortesía —y a la fiel memoria— del capitán de fragata Piéters lo esencial del relato que sigue y que no ha sido publicado nunca hasta ahora.

* El aparato telefónico corriente, que reúne auricular y micrófono.

"Para Al. De Laborde,
P. . . Marquis,
de parte Pres. Laval.
Evitar todo incidente
de parte del Al. Abrial.
Esto modifica íntegramente
todas las órdenes anteriormente recibidas."[2]

Dictado el texto, el almirante Le Luc pregunta:

—¿Lo ha recibido usted bien?

Piéters toma entonces el papel de manos del oficial de equipajes y lo lee. Apenas articulada la última palabra, se cortó la comunicación.

Por lo demás, eso cae bien, porque Piéters y Biseau (este último relee el mensaje lentamente, como si quisiera aprenderlo de memoria o simplemente penetrar su sentido con exactitud) oyen de pronto choques sordos que sacuden la pesada puerta de la prefectura marítima.

"Son los alemanes, que golpean con las culatas", piensa Piéters, después de haber salido al descansillo a escuchar.

El comandante Biseau guardó el mensaje.

Piéters no se preocupó por ello. Vuelve a tomar el teléfono y, mientras los alemanes siguen excitándose contra la puerta, llama a la telefonista:

—Trate de comunicarme con mi interlocutor de hace un momento. . ., el de Vichy. . .

Después desciende la escalera cuatro a cuatro y, a través de la puerta, dice en alemán:

—¡Van, van! No vale la pena romperlo todo; voy a abrirles.

Apenas abierta la puerta, hicieron irrupción media docena de alemanes precedidos de un Feldwebel (sargento primero). No son ni de la S. S ni marinos. Llevan el uniforme gris campo de la Wehrmacht.

El Feldwebel pregunta en alemán con un tono altivo:

—*Haben sie Waffen?* (¿Tienen ustedes armas?)

Piéters le señala, colgada de la pared, una panoplia de armas antiguas: sables y mosquetones.

---

[2] Este documento, conservado por el comandante Biseau y depositado por él en la escribanía del Tribunal Supremo de Justicia, fue puesto en manos de los jurados en la audiencia del 13 de agosto de 1946. El almirante Le Luc (de huída en el momento del proceso de los almirantes Marquis y Abrial) había reconocido en una nota del 6-12-42 la exactitud —palabra más o menos— de la redacción. En una declaración posterior debía confirmarla plenamente. Por el contrario, el almirante Abrial, en la instrucción y durante una parte de las audiencias de los días 12 y 13 de agosto de 1946, no sólo negó haber tomado personalmente por su cuenta la fórmula "esto modifica íntegramente todas las órdenes anteriores", sino que sostuvo también que el almirante Le Luc no había dicho nada parecido en su presencia. "¡Nunca di esa orden! Todo eso fue añadido en Tolón", llegó a afirmar el almirante Abrial. Pero un poco después se contentaba con subrayar que "el hecho de decir que eso modifica órdenes no quiere decir 'no hundirse' ". Y, en fin, cuando el comandante Biseau fue oído en la audiencia como testigo, el almirante Abrial no negó la exactitud de la transcripción de la comunicación hecha por el almirante Le Luc en su nombre y en su presencia, sino a petición suya.

—Es todo lo que hay aquí.

Piéters respondió en alemán y en ese idioma prosiguió el diálogo:

—Vamos a subir a ver —responde el Feldwebel—. ¿Hay gente arriba?

—Sólo unos marineros conmigo. Subieron al tejado para apagar un conato de incendio.

Rodeado por los alemanes, con las pistolas ametralladoras en mano, Piéters sube la escalera. Entonces sonó el timbre del teléfono.

—Tengo que ir a contestar —dijo el alférez al alemán—; espero una comunicación telefónica de mi gobierno.

La frase impresionó al Feldwebel, que se detuvo en el umbral de la puerta y dejó a Piéters entrar en su despacho. Este descolgó al aparato.

—¿Tiene usted Vichy?

—Ahí está —responde la telefonista—. Hable.

—Querría —dice Piéters— hablar con mi interlocutor de hace un momento que se presentó como almirante Le Luc.

—Aquí el almirante Le Luc.

Piéters lanza una mirada circular sobre el escritorio y ve el anuario de la marina. Lo abre por el principio, por la lista de almirantes, y, con los ojos fijos en el párrafo dedicado al almirante Le Luc, pregunta:

—¿Puede usted darme su nombre y su fecha de nacimiento?

—Aquí, Le Luc, Mauricio Atanasio, nacido el 14 de julio de 1885, tengo 1.90 m. de estatura y los ojos claros... ¿Dónde está usted, en Tolón?

—La rada está negra de humo.

—El presidente está a mi lado..., va a negociarse..., el presidente Laval va a hablarle...

Pero la comunicación se cortó después de esas palabras.

El alférez Piéters ya no tendrá, por su parte, la menor conversación con Vichy aquel día. No oirá —ni nadie la oirá en Tolón— la voz monótona de Laval explicar cómo, según él, aun es posible "negociar".

Pero el mensaje que se llevó el comandante Biseau es, esta vez, definitivamente autentificado.

¿Qué significa exactamente?

El almirante Le Luc, que lo dictó y que, mientras hablaba, no dejó de mirar al almirante Abrial, que no le contradijo y que —dijo— permaneció "en la actitud física que yo le conozco cuando aprueba, al mismo tiempo que reflexiona", dio esta exégesis:[3]

"A mi entender, el último miembro de frase del mensaje [esto modifica íntegramente todas las órdenes recibidas] se refiere por una parte a las órdenes existentes de luchar con el invasor para contenerlo durante el tiempo materialmente necesario para el hundimiento, y, además, puede significar de una manera velada: "No os hundáis".

"Al telefonear —prosigue el almirante Le Luc— yo me digo que todo eso dará al gobierno una "actitud" políticamente sostenible en frente de

---

[3] Nota del 6-12-42 depositada por el almirante Le Luc en los Archivos de la Marina.

Alemania, pero que en realidad esa orden no evitará nada; porque es tardía, porque no llegará a Tolón, donde los puestos de mando ya están ocupados... En fin, porque pienso que muchos no querrán ejecutarla..."

Una vez enviado ese mensaje, la discusión se reanuda en torno de Laval. Alguien pregunta al almirante Abrial:

—¿Cree usted que se hundirán?

—Son sus órdenes permanentes —responde el secretario de Estado en la Marina.

Y Le Luc —que, según su propia confesión, acaba de dar una contraorden "velada"— recalca:

—Si eso no se hiciese, sería cosa de dudar de nuestros compañeros.

Entretanto Jardel, poco familiarizado con las sutilezas de la marina, habla aparte a Le Luc:

—Le disgustará al Mariscal que se dé orden a la escuadra de no hundirse.

Le Luc lo tranquiliza:

—No se preocupe: lo harán en cuanto hayan visto las narices a los alemanes... Las órdenes contrarias no modificarán nada.

Durante ese tiempo Laval telefonea a Brinon, en París, para ponerlo al corriente de la situación.

LA CONVERSACION BISEAU-ABRIAL

En Tolón, el comandante Biseau se fue llevándose el mensaje de la Escuela de Pupilos, en cuyo dorso fue transcrito el texto de la comunicación recibida de Vichy. Biseau, por los pasillos interiores que unen la prefectura marítima con el edificio contiguo en que se encuentra la Mayoría General, va a comunicar al almirante Dornon las "instrucciones" de Laval y de Abrial.

La evolución de la situación —es necesario decirlo— confirma por el momento las previsiones optimistas del almirante Le Luc en cuanto a la suerte reservada a su mensaje. En efecto, las explosiones se multiplican en el puerto. ¿Cómo "evitar todo incidente" cuando el prefecto marítimo está prisionero, la ciudad ocupada por la Wehrmacht, en el Mourillon se dispara con ametralladora, los 77 de los alemanes han desencadenado un fuego en cortina sobre el paso y los vidrios tiemblan al ruido de las explosiones que empiezan a sacudir los edificios de la escuadra?

¿Y cómo "modificar íntegramente" las órdenes anteriores cuando parece que ya están ejecutadas a medias?

—Ese mensaje me pareció extravagante —dirá el comandante Biseau—.[4] Pero como caía en el vacío, porque el hundimiento ya había empezado, no tuvimos que plantearnos la cuestión.

Después de haber leído al mayor general aquel mensaje "extravagan-

[4] Delante del Tribunal Supremo de Justicia. Audiencia del 13 de agosto de 1946.

te", el comandante Biseau, que no sabe que Piéters ya había llamado a Vichy, sugiere una llamada telefónica de confirmación.

Dornon aquiesce y es el mismo Biseau quien va a llamar al almirante Le Luc. La comunicación quedó inmediatamente establecida con la central telefónica del Almirantazgo, en el hotel del Helder, en Vichy. Y a las 5 h. 40 exactamente el timbre del teléfono sonó de nuevo en el Hotel del Parque, en el despacho de Laval.

Se hace el silencio alrededor del almirante Le Luc, que responde al comandante Biseau:

—Sí, fuimos nosotros quienes enviamos ese mensaje. ¿Reconoce usted mi voz?

—No.

—¿Cree usted poder reconocer la voz del almirante Abrial? Sin duda la conoce usted mejor que la mía...

—En efecto.

—Bueno, no se retire; paso el aparato al almirante Abrial.

Unos segundos después Biseau oye una voz que le parece efectivamente la de Abrial:

—Aquí, el almirante Abrial. Eviten las efusiones de sangre y las destrucciones de material inútiles.

Biseau no tiene tiempo a pedir la menor explicación; su interlocutor ya no está en línea.

Abrial da de esta comunicación telefónica una versión un tanto diferente: tomó, desde luego, el aparato que le tendía Le Luc y habló con el comandante Biseau, pero niega haber prescrito evitar "las destrucciones de material inútiles".[5]

Este desacuerdo entre Abrial y Biseau permite comprobar lo difícil que es reconstruir sin error el diálogo interrumpido que tuvo lugar, con interlocutores diferentes de una y otra parte, entre Tolón y Vichy, de las 5 h. 30 a las 6 h. 20, hora en la que la central telefónica del arsenal de Tolón quedó definitivamente incomunicada.

Así, Abrial afirma: "Es el comandante Biseau quien me anunció, en el curso de aquella misma conversación, que el hundimiento había empezado".

Y, sin embargo, el comandante Biseau no le dijo nada parecido.

Más aún: cuando supo que un oficial había llamado a Vichy para dar cuenta del comienzo de las operaciones de hundimiento, Biseau creyó que el oficial había sido el alférez Piéters, cumpliendo órdenes del almirante Dornon.[6]

Pero Piéters no telefoneó al almirante Abrial en ningún momento.

En realidad, cuando la comunicación telefónica entre Tolón y Vichy

[5] El almirante Abrial pareció preocupado sobre todo con no dejar pensar que se opusiera al hundimiento. Pero las "destrucciones inútiles" podían entenderse de otro modo: cuando su inspección en Tolón, el 23 de noviembre, el almirante Abrial había tomado posición contra las "destrucciones inútiles", prescribiendo no volcar los barcos y ordenando la revisión de los expedientes de hundimiento.

[6] El mismo lo dijo, unos días más tarde, al almirante Rouyer, cuando éste le pidió datos para redactar su informe sobre los acontecimientos del 27.

fue bruscamente interrumpida, cada uno de los dos interlocutores, Biseau en Tolón y Abrial en Vichy, creyó que el otro había colgado. Pero no hubo nada de eso: la comunicación se había cortado. Y cuando la telefonista del Almirantazgo, unos segundos o unos minutos más tarde, llamó al almirante Abrial para decirle "vuelvo a comunicarle con Tolón", el secretario de Estado en la Marina pudo creer que se restablecía la comunicación con Biseau, cuando se trataba de otra llamada, hecha por un oficial del estado mayor de Dornon que no era ni Biseau ni Piéters.

Por otra parte, el diálogo fue demasiado breve para permitir que se deshiciera el equívoco:

—Mi almirante, le comunico que el hundimiento ha empezado.

—Eso está bien, pero nada de cañonazos...

Cuando el comandante Biseau le dio cuenta de su conversación con el almirante Abrial, el almirante Dornon estima que debe dar curso al mensaje que contiene las órdenes dictadas por el almirante Le Luc.

Intenta, pues, comunicarse por teléfono con el *Strasbourg*. Pero es trabajo perdido: el *Strasbourg* no está conectado. El mensaje no le será comunicado al almirante De Laborde.

—Difúndalo usted por sus propios medios y a quien pueda —dijo Dornon al comandante Biseau.

Pero el mayor general, a creerle, no se hace ya ninguna ilusión sobre el alcance de esas órdenes: afirma haber estado persuadido de que el mensaje no tendría efecto.

"DETENGAN LOS GASTOS"

Aun habrá varias comunicaciones telefónicas entre Tolón y Vichy antes de que la central del Arsenal quede aislada. El interlocutor, del lado de Vichy, será siempre el almirante Le Luc, que se aisló en un despacho próximo al de Laval. Conseguirá comunicarse en diversas ocasiones con un oficial (¿es siempre el mismo?... En todo caso, no es ni Biseau ni Piéters...) y le parecerá que su interlocutor cada vez está más aislado.

—Detened los gastos —le dijo Le Luc.

—Pero ya está todo en marcha desde las 5 h. 15 —le respondió su interlocutor.

—¡Me río de eso! —exclama Le Luc—. Se trata, sobre todo, de evitar disparos de fusil.

Cinco minutos más tarde, vuelto al despacho de Laval, Le Luc hablará por última vez con Tolón:

—No se trata más que de impedir los tiros de fusil.

A las 6 h. 20 ya no responderá Tolón.

DORNON, DETENIDO

El alférez Piéters, durante su segunda y última comunicación con el almirante Le Luc —cortada en esta frase: "Le comunico con el presidente

Laval"— no había perdido de vista al Feldwebel, que seguía, pistola ametralladora en mano, en el recuadro de la puerta. Apenas colgó Piéters el aparato, cuando ya no volvió a pensar en su comunicación interrumpida. Se acuerda de los expedientes extendidos sobre el enlosado del primer despacho y no está seguro de que estén destruidos. Aprovechando que el Feldwebel se volvió hacia sus hombres para hablarles, los cuales están registrando el piso para ver si no hay nadie oculto, Piéters se lanza por las puertas de comunicación y vuelve al local del primer despacho. El fuego respetó la mitad de los expedientes. Febrilmente, raspa algunos fósforos y, en el momento en que resuena en el pasillo un ruido de botas significativo, pisotea el último expediente, en el que está el nombre de un oficial pasado a las F. N. F. L.: Pétrochilo se obstina en hacerse ver en letra redondilla, desmesuradamente grande. Al fin, el nombre es desgarrado, borrado. De un puntapié el alférez cierra la puerta de la caja fuerte y arroja la llave por la ventana en el momento en que se abre la puerta del pasillo.

El Feldwebel, sorprendido apenas de encontrarlo allí, le hace signo de que le siga para visitar los lugares.

En el despacho del almirante Marquis, los alemanes se detienen delante de cuadros y de maquetas de modelos reducidos. Visiblemente, aquel paseo por lugares desiertos empieza a cansarlos.

Piéters se aprovecha y, escabulléndose de los alemanes, corre a paso gimnástico por el estrecho pasillo oscuro de diez metros que comunica la prefectura marítima con la Mayoría General. Entra como un vendaval en el despacho del mayor general, almirante Dornon. Este está de pie detrás de su mesa, tranquilo, frío..., extraño.

—Mi almirante —dijo Piéters, aun sin aliento por la carrera—, recibí una comunicación del gobierno de Vichy...

—Sí, pequeño; ya lo sé —dijo Dornon—, pero todo eso ya está rebasado. Vivimos una hora terrible...

En ese momento una mano se abate sobre el hombro de Piéters, y detrás de él, a su oído, resuena una voz: *Keine Auskunft*... "Nada de informazionne..."

Nada de información... Piéters se vuelve; en su apresuramiento no había visto a los dos alemanes que, a cada lado de la puerta, daban guardia de vista al almirante Dornon.

LA "DESMOVILIZACION" DEL EJERCITO DE ARMISTICIO

En Vichy, en el intervalo de las conversaciones con Tolón, habían proseguido las deliberaciones del consejo restringido. Es cierto que la principal preocupación fue la escuadra. Pero la carta de Hitler anunciaba también el desarme de todas las fuerzas terrestres francesas. Así, pues, el general Bridoux despachó inmediatamente a su director de gabinete, el general Delmotte, cerca de Von Neubronn, con la misión de recibir la nota alemana concerniente a las disposiciones relativas al ejército de tierra.

Cuando Delmotte regresó, el consejo supo que la Wehrmacht había ocupado sin disparar un solo tiro —e igualmente a partir de las 4 h. 30— todos los cuarteles, apoderándose de las armas y reuniendo a los oficiales y a los hombres.

En su diario, Bridoux, en la fecha 27 de noviembre, resume así como si se tratara de simples formalidades, las medidas tomadas por los alemanes:

"Podrá organizarse un ejército nuevo cuando esté precisada la situación política de Francia.

"En el detalle, todo el personal militar es enviado a sus casas. Las armas están almacenadas bajo vigilancia. Los oficiales pueden llevar su sable. La guardia, la gendarmería, la Policía, la guardia del Mariscal quedan sin cambio".

Los oficiales pueden llevar su sable... ¿Quién osaría poner en duda la magnanimidad de Hitler?

Como se ve, Bridoux se acomoda a esa situación sin encontrar nada que decir. Se preocupa simplemente de regularizarla: ordena a Delmotte que prepare un telegrama que prescriba la desmovilización del ejército y la entrega de las armas en los parques de artillería vigilados...

Pero los ministros apenas si tienen tiempo a insistir en la suerte del ejército de tierra: es Tolón el trozo grande. Y en Tolón el hundimiento está ahora en trance de realizarse, irremediablemente.

7

“Hundid la escuadra..., hundid la escuadra...”

Fue a las 5 h. 30, después de haber sido informado por Dornon de la entrada de los carros alemanes en el Arsenal por la puerta Castigneau y del avance por la Pirotecnia de una segunda columna blindada que amenazaba directamente los pontones de Milhaud, cuando el almirante De Laborde se decidió, al fin, a dar la orden de hundimiento general.

Inmediatamente, el emisor O. M. C. del *Strasbourg* lanzó en 4.94 m el mensaje: “Aquí, almirante F. A. M.; hundid la escuadra..., hundid la escuadra...”

En lo alto del mástil del acorazado almirante la señal óptica se puso a parpadear para repetir incansablemente la misma orden, mientras que en el estado mayor de las F. A. M. se daban prisa a “sacar” las órdenes escritas que debían ser llevadas inmediatamente a los comandantes, con fines de regularización:

"Ejecutad inmediatamente
hundimiento vuestro barco.
Almirante De Laborde.
"C. E. J. de las F.A.M."

Unos segundos antes de lanzar por radio la orden de hundimiento —a las 5 h. 29 exactamente— se le había planteado al estado mayor de las F. A M. una cuestión embarazosa: el segundo subjefe de estado mayor de la 1ª división de cruceros, capitán de corbeta De Guilbert, había llamado del *Algerie* al *Strasbourg* para preguntar si la orden de tomar las disposiciones finales implicaba defenderse, llegado el caso, por las armas.

—Voy a pasar el asunto al comandante en jefe   había respondido prudentemente el capitán de corbeta Daussy.

Pero la respuesta no debía llegar nunca al *Algerie*.

A la misma hora, en el otro extremo del puerto, a bordo del *Proven-*

ce, amarrado en el Angulo Robert, el almirante Jarry, comandante de la división de las Escuelas, tenía conocimiento de un mensaje telefónico procedente de la Escuela de Mecánicos y Choferes de Saint-Mandrier:

"Del oficial principal de los equipajes Auger al señor capitán de navío jefe del estado mayor de la división de las Escuelas:

"Le doy cuenta de parte del señor director de la E. M. Ch., en Saint-Mandrier, que un fuerte destacamento alemán acaba de presentarse en la verja de entrada de la Escuela; le pide órdenes. El destacamento está armado."

Legítimamente cuidadoso de no exponer inútilmente a los jóvenes alumnos de la Escuela de Mecánicos y Choferes, el almirante Jarry hace que Renon conteste inmediatamente:

"Hay que limitarse a una protesta si los alemanes quieren penetrar en el recinto de la Escuela; en todo caso no oponerse por la fuerza a su entrada en la E. M. Ch.".

Por lo demás, esta respuesta no le será comunicada sino más tarde al ingeniero mecánico general Le Floch, director de la Escuela, porque éste, después de haber parlamentado con el oficial alemán que manda el destacamento, partió con él, en sidecar, para ir a discutir con el mayor alemán instalado en la base aeronaval de Saint-Mandrier.

En el *Provence* la noticia de la ocupación de Saint-Mandrier no sorprendió a nadie; en efecto, desde hacía más de media hora los estados mayores y las tripulaciones de los tres buques de la división de las Escuelas anclados en el Angulo Robert vieron desarrollarse ante sus ojos las diferentes fases de la batalla entablada por la Luftwaffe contra los submarinos del Mourillon y saben a qué atenerse sobre el carácter y la importancia de la operación en curso.

LA D. C. A. ESTA MUDA

5 h. 35. Del *Strasbourg* el almirante Guérin llama por última vez a Dornon, a la Mayoría General; le anuncia que fue lanzada la orden de hundimiento. Dornon llamó inmediatamente a la Dirección del Puerto. Unos minutos más tarde quedó cortada la comunicación telefónica con el *Strasbourg* y los alemanes entrarán en el despacho del mayor general.

En el *Algerie*, en el *Marseillaise*, en el *Volta*, donde se vela continuamente cerca del O. M. C., se captó inmediatamente la orden de hundimiento. Los dos comandantes de las divisiones de cruceros —Lacroix y Bléhaut— y el almirante Négadelle para los contratorpederos y torpederos de la 3ª Escuadra ligera, están en alerta.

Por el contrario, lo mismo que para las órdenes preparatorias que han precedido, los barcos en guardería —a menos de estar anclados cerca de las unidades de las F. A. M.— son muy desfavorecidos: así, fue solamente a las 5 h. 35 cuando el capitán de navío Amiel, que manda los grandes barcos en guardería, recibe, en el *Dunkerque*, el mensaje llevado por un

ordenanza previniéndole... la entrada de los alemanes en el fuerte Lamalgue.

Pero el ambiente se ha hecho tal en el puerto, que nadie podía seguir ignorando el drama que se desarrollaba.

En el *Strasbourg* —que, sin embargo, está en el pontón más alejado del Mourillon y del paso— De Laborde comprueba:

—Muy de prisa, los ruidos de carros se multiplican en la dirección de todos los distritos del Arsenal; después llegan del Oeste aviones que vuelan a una altura media y que los reflectores buscan e iluminan; las baterías no parecen tirar; los aviones lanzan cohetes luminosos; por encima de la rada se ven también paracaídas de grandes dimensiones, ya de minas magnéticas ya de paracaidistas. Se oye cierto número de explosiones más o menos lejanas, sin poder localizarlas ni identificarlas.

En realidad, como sabemos, esas manifestaciones de actividad de la Luftwaffe empezaron antes: a las 5 h. 35 los servidores de la pieza de D. C. A. de 13.2 del Feu-Vert acababan de ser aplastados por una bomba alemana.

Pero es cierto, como lo advierte el comandante de las F. A. M., que las baterías —fuera de aquella, que, ¡ay!, no disparó mucho tiempo— permanecieron mudas. El capitán de navío Orlandini, que manda la D. C. A., asume la responsabilidad.

A las 5 h. 30, después de haber mencionado la destrucción de la sección de 13.2 del Malecón Grande, anota:

> "Los alemanes están por todos lados y se oyen explosiones.
> "Estimo que abrir fuego sobre esos aviones no podría tener sino consecuencias graves, desproporcionadas con la esperanza aleatoria de derribar uno de ellos. *Doy orden de no abrir el fuego y hago cubrir los reflectores.*"

El mismo comandante de la D. C. A., informado a las 5 h. 35 por su batería de Cepet de la llegada de los alemanes, que se presentan en son de fuerza, da orden al capitán de navío Lasvigne, comandante de la batería, de no destruir su material "a fin de evitar toda efusión de sangre".

TITUBEOS..., RETRASOS

5 h. 40. Sea directamente, por el O. M. C. del *Strasbourg*, sea por las redes de mando de las divisiones y de los grupos, la mayor parte de los barcos de las F. A. M. ya han recibido la orden de hundimiento. Sin embargo, el encabalgamiento de esas órdenes va a provocar a veces cierta indecisión. Así, en el *Jean-de-Viene* —uno de los dos cruceros de las F. A. M. amarrados en Missiessy y, por tanto, privado del contacto "a vista" que se estableció en los pontones de Milhaud—, el capitán de navío Mailloux recibió, después de haber captado por O. M. C. la orden de

hundimiento emitida por el *Strasbourg,* mensajes de la prefectura marítima y de la 3ª división de cruceros que, emitidos anteriormente, pero transmitidos con algún retraso, se referían aún a las "disposiciones finales" y prescribían esperar nuevas instrucciones para pasar a la ejecución... De donde resultaron titubeos que no por ser de corta duración dejaron de tener sus repercusiones en las operaciones de sabotaje.

En la primera división de cruceros, a la recepción del mensaje O. M. C. "hundid la escuadra", el almirante Lacroix decidió diferir la ejecución de esa orden hasta que le llegase su confirmación escrita...,[1] pero unos minutos después fue una confirmación sonora la que le llegó del *Strasbourg* y precipitó las cosas; en efecto, en el extremo de los pontones Milhaud resuenan violentas detonaciones y hacen pensar que ya comenzaron las destrucciones en el *Strasbourg*...

EL "STRASBOURG", CAÑONEADO, RESPONDE

5 h. 45. El barrenamiento comenzó, efectivamente, en el *Strasbourg*. Pero no se ha llegado aún a las explosiones. El comandante Seyeux, a quien un oficial del estado mayor del almirante De Laborde transmitió verbalmente la orden de ejecución del hundimiento, fue a pedir su confirmación al comandante en jefe en persona. Después volvió a su puente e inició el conjunto de las operaciones del hundimiento.

—¡Un verdadero trabajo de combate! —comprueba amargamente el comandante del *Strasbourg.*

Es cierto que, para llevar a cabo el sabotaje y el hundimiento de un buque de la importancia del *Strasbourg,* hay que prever la operación de dar fuego a dos o tres toneladas de explosivos.

El *Strasbourg* había sido separado del muelle a las 5 h. 05. Una parte de la tripulación se había situado en su puesto de combate, en particular los servidores de las brownings de popa. Quedaban en total 250 hombres a bordo, estando ya en tierra el resto de la tripulación, reuniéndose en el muelle.

Desde el puente lanza sus órdenes Seyeux para la ejecución sucesiva de las operaciones previstas. En primer lugar, la abertura a mazazos de las tomas de agua de todos los compartimientos. Después el "trabajo" con soplete...

Habrá unos segundos de titubeo por parte de los mecánicos en el momento de destruir una de las calderas:

—Les dolía el corazón —dijo Seyeux—, pero les di la orden e hicieron su trabajo.

Fue en ese instante preciso —5 h. 45— cuando los primeros elementos alemanes lograron franquear el muro del recinto de Milhaud. ¡Ah, muy

[1] El almirante De Laborde había especificado que salvo urgencia —que dejaba a la apreciación de los oficiales generales jefes de grupos y de los comandantes de barcos fuera del alcance de las órdenes— el hundimiento no se haría por orden suya *escrita.*

sencillamente! Un alemán, armado de pistolaametralladora, se presentó delante de la puerta entreabierta y desarmó al segundo contramaestre de guardia. Contrariamente a las instrucciones recibidas —y confirmadas aun la víspera por la noche— el puesto de guardia no disparó el cohete rojo y verde de aviso de haber sido forzada la puerta; el teniente de navío De la Monneraye, jefe de la defensa de la puerta del Ferrocarril, no pudo llegar a tiempo hasta el timonel, que debía lanzar los cohetes. De todos modos, se envió un hombre del puesto a avisar al *Strasbourg*, pero no pudo llegar al barco, porque éste se había separado del muelle. . . precisamente para que no se pudiera subir a bordo.

Detrás del primer alemán se infiltraron infantes de la Wehrmacht. En el mismo momento, desemboca en el camino que conduce al *Strasbourg* un tanque, y, después de haber rodeado el nuevo hogar del marino de las F. A. M., disparó un cañonazo en dirección del acorazado. Más lejos, en el terraplén, se disparan unas ráfagas de armas automáticas. Pero ya contesta el *Strasbourg*. El segundo comandante, que manda en la popa, ordena a los servidores de las brownings que abran fuego sobre el asaltante. El tiro es inmediato, preciso —y eficaz: se disparó una sola ráfaga, pero cayeron cuatro o cinco alemanes y el tanque se batió en retirada tan precipitadamente, que al ocultarse detrás de la puerta del muro arrancó las hojas de la misma. ¿Va a ser ese encuentro la señal de un combate más serio? No, porque el almirante De Laborde, que se encuentra precisamente en el puente de popa, delante de su escritorio, hace cesar inmediatamente el fuego.

El comandante en jefe precisa además haber dado esa orden "sin haber comprendido todavía lo que había pasado. . ."

Lo que había pasado era, en efecto, bastante grave para justificar la respuesta de las ametralladoras del puente de popa del *Strasbourg*: un proyectil del 88 con metralla, después de haber desportillado el ángulo de los departamentos del almirante, encima de la escala de portalón superior, había entrado en la torreta 5, donde un trozo de metralla dio en un detonador. Balance: un oficial gravemente herido, el teniente de navío Georges Fay, quien debía morir aquel mismo día en el hospital a consecuencia de la herida, después de haber sufrido la amputación de la pierna, y cinco heridos leves: el maestre cañonero Le Cuff, el contramaestre cañonero Gourmelen, el contramaestre armero Le Corre, el marinero armero Gxusti y el marinero de la tripulación Houles.

En la torreta, a pesar de su grave herida, el teniente de navío Fay había hecho que siguiera tranquilamente la colocación de las cargas. Y el ejemplo de su sangre fría había bastado para evitar todo riesgo de pánico.

Diez minutos después el tanque alemán volverá a franquear el muro del recinto y reaparecerá en el muelle. No hubo ninguna reacción por parte del *Strasbourg*, y el tanque avanzó hasta el puente VI. Lo siguieron otros tanques, que se situaron a la altura del *Strasbourg*.

Pero aquellos diez minutos no fueron perdidos para todo el mundo: el almirante Bléhaut declarará al comandante Seyeux que la reacción

del *Strasbourg* y la incertidumbre en que se encontraron los alemanes en seguida en cuanto a la conducta a seguir hicieron ganar a los otros cruceros amarrados en Milhaud el tiempo sin el cual no hubiesen podido, quizá, terminar un barrenamiento que iba muy poco adelantado.

"POR ORDEN DEL SEÑOR PIERRE LAVAL. ."

5 h. 45 En el momento preciso en que el obús disparado, sin razón aparente, por un carro alemán hiere mortalmente a un oficial del *Strasbourg,* va a discutirse de nuevo el mensaje transmitido por el almirante Le Luc: "De parte del presidente Laval: evitar todo incidente", etc.[2]

El almirante Le Luc, al dictar ese mensaje a Piéters, se había prodigado toda clase de argumentos tranquilizadores: "En primer lugar este mensaje llegará demasiado tarde; después, si llega, no podrá ser retransmitido, y, en fin, si es retransmitido, no será tomado en cuenta. . ."

En efecto, el mensaje había llegado al almirante Dornon unos minutos —¡sólo unos minutos!— después de haber quedado cortada la comunicación telefónica entre la Mayoría General y el *Strasbourg.* Dornon se había contentado, pues, sin insistir demasiado, con invitar al comandante Biseau a asegurar su difusión "por sus propios medios". Y todo permite pensar que el comandante Biseau —que, como se sabe, había considerado "extravagante" aquel mensaje— no puso demasiado celo y lo remitió pura y simplemente al tercer despacho de la prefectura marítima.

Hasta aquí, pues, todo había parecido responder a las esperanzas secretamente acariciadas por el almirante Le Luc.

Pero había que contar con el tercer despacho de la prefectura marítima y con su oficial de guardia, cuya presencia "sobre el puente" aquella noche, en el Arsenal, conocemos así incidentalmente

Y he aquí que a las 5 h. 45 el tercer despacho de la prefectura marítima llama por teléfono al *Provence.* Toma el aparato el capitán de navío Le Merdy en persona:

—Aquí teniente de navío Loury, oficial de guardia en P. M.-E. M. 3. Por orden del señor Pierre Laval, eviten todo incidente. Anulen la operación ordenada por el mayor general. Transmitan a F. A. M., con las que no pude comunicarme por teléfono.

¿Fue ésta, como han dicho algunos, una "interpretación verdaderamente muy lata del mensaje de Vichy"? No, si se recuerda la interpretación, de ningún modo "lata", dada por el almirante Le Luc: "A mi entender, el último miembro de frase del mensaje. . puede significar, además, de una manera velada: "no se hundan".

El oficial de guardia del tercer despacho de la prefectura marítima había, ciertamente, quitado todo "velo", pero no podría acusársele de haber deformado, por poco fuese, el sentido del mensaje

---

[2] Véase página 105 y siguientes.

Está lanzada, pues, la orden de hundimiento. Y lanzada, contrariamente a lo que ha podido pretenderse, en un momento en que las operaciones para el hundimiento están tan poco adelantadas, en la mayor parte de los buques, que aún no tienen de ningún modo un carácter irreversible, irremediable. Falta mucho aún para que se hayan puesto en todas partes cargas de explosivos; en algunos raros barcos empiezan a atacarse los reductores con soplete, pero prácticamente aún no se ha dado fuego a ninguna mecha y, en todo caso, no se ha emprendido en ningún sitio la inundación de los sollados.

¿Qué pasaría si esa orden, procedente del jefe de un gobierno a quien la mayor parte de los responsables de la marina consideran legal —y hasta legítimo— se hubiera difundido inmediatamente? ¿Qué pasaría si esa orden hubiera llegado, a las 5 h. 45, al almirante De Laborde, que tanto dudó antes de resolverse al hundimiento? ¿Qué pesarían en la balanza, en frente de esa orden, las instrucciones "permanentes" de Darlan —instrucciones que el almirante De Laborde afirma "no haber conocido nunca"?—. ¿Qué pesarían las órdenes dejadas "P. P. C." por Auphan que De Laborde desprecia abiertamente?

Pero, finalmente, la orden de Laval, refrendada por Abrial y "compuesta" por Le Luc, no llegará hasta el *Strasbourg*, y ello gracias a un concurso de circunstancias en el que ni el almirante Le Luc mismo, no obstante su tranquilizadora imaginación, había pensado.

El azar hizo bien las cosas orientando la primera vez hacia el *Provence* —es decir, hacia el comandante Le Merdy y después hacia el almirante Jarry— el celo intempestivo del oficial del tercer despacho de la prefectura marítima.

El comandante del *Provence* y el almirante que manda la división de las Escuelas no manifestaron, en efecto, ni el uno ni el otro la menor prisa para retransmitir —ni ejecutar en lo que les concernía— la orden de Laval. No obstante, ni el uno ni el otro, a pesar de su repugnancia, pensaron, y no podría acusárseles de ello, en "ahogar" pura y simplemente ese mensaje. No pueden menos de retrasar su curso hasta que esté indubitablemente establecida su autenticidad. Y es ahí donde va a intervenir de nuevo —¡y en varias ocasiones!— el azar.

Inmediatamente de recibida la comunicación, el comandante Le Merdy la hace registrar y llevar al almirante Jarry. El comandante del *Provence* da la orden de armar la lancha de motor para ir a llevar el mensaje al *Strasbourg* si..., si puede obtenerse la confirmación.

Sucede, en efecto, que Le Merdy ha tenido a sus órdenes al teniente de navío Loury, que se anunció al teléfono. Pero no reconoció su voz, y su interlocutor no tuvo ocasión de demostrar su identidad evocando recuerdos comunes.

Le Merdy intenta, pues, comunicar con la prefectura marítima; después con la Mayoría General, por teléfono. Pero, entretanto, se había cortado la comunicación. Imposible conseguirla con el Arsenal principal.

El almirante Jarry decide entonces —reteniendo provisionalmente el mensaje— enviar a pie, a la Mayoría General, a su propio oficial de

órdenes, teniente de navío Lostie de Kheror. La motora del *Provence* sigue armada, dispuesta a partir para llevar, después de su confirmación, el mensaje al *Strasbourg.*

Es evidente que esa confirmación hubiera podido obtenerse por teléfono si las líneas no hubieran sido providencialmente cortadas. No es menos cierto que el teniente de navío Lostie de Kheror la obtendrá si llega a comunicarse, en la prefectura marítima, con el oficial de guardia en el tercer despacho...

Tanto más que, desde el momento en que el almirante Le Luc transmitió su primer mensaje al alférez Piéters, hubo una buena media docena de llamadas telefónicas entre Vichy y Tolón, una docena de llamadas que permitieron a Le Luc y a Abrial variar las fórmulas: "detengan los gastos..., nada de destrucciones de material inútiles..., nada de tiros de fusil..."

Pero si ha persistido hasta ahora una duda en cuanto a la identidad del misterioso interlocutor que se anunció en diferentes ocasiones como "el oficial de guardia" —y del que únicamente se sabe que no era ni Piéters ni Biseau—, esa duda deja el lugar a una seria presunción cuando se sabe que el teniente de navío Loury estaba también "de guardia", se anunciaba como tal, usaba el teléfono y había asimilado tan perfectamente el sentido, aunque velado, de las instrucciones transmitidas por Vichy.

El envío del teniente de navío Lostie de Kheror a la Mayoría General, ¿va a conducir, pues, a la inevitable confirmación del mensaje?

No, porque el azar vigila, y el azar, en este caso, revistió el uniforme gris campo de la Wehrmacht.

Apenas el oficial de órdenes del almirante Jarry puso el pie en el muelle, lo detuvo una ráfaga de pistola ametralladora: un grupo de alemanes, mandados por un oficial, lo rechaza hacia el *Provence* y se prepara a subir por la escala tras él.

No se tratará ya —por lo menos hoy— del mensaje de Laval.

CONTINUA LA TRANSMISION DE LAS ORDENES

5 h. 50. Puede considerarse que apenas si hay ya, ahora, en el puerto de Tolón, barcos importantes a los que no haya llegado, directa o indirectamente, la orden de hundimiento. Es cierto, en todo caso, para los de las F. A. M.

En el *Volta,* el almirante Négadelle hasta ya tiene en la mano desde hace unos minutos la orden escrita que confirma los mensajes captados por O. M. C. A bordo del *Marseillaise* se recibió una llamada telefónica del comandante Saunois, del estado mayor de las F. A. M., quien, para descargo de su conciencia, comprueba si fue recibida la orden del almirante De Laborde.

—Ya está bastante avanzado el corte de los reductores —le responden.

En el *Algerie,* donde la ejecución del barrenamiento se inició tras

el cañonazo del tanque alemán, se captó a las 5 h. 30 la confirmación del *Strasbourg* por scott.

Aun los barcos en guardería están prevenidos en su mayor parte. El comandante Hamel, del *Foch*, no recibió nada, pero al ver la agitación que se produjo en el *Vautour* envió a uno de sus alféreces al comandante Bienaymé. Este, por su parte, ya había empezado el barrenamiento de su barco, pero se tomó el trabajo, para dar a su vecino una confirmación controlada, de telefonear al *Gerfaut*.[3]

Además, unos minutos después el comandante Amiel, del *Dunkerque*, llamará al *Foch* y confirmará la orden. El comandante del grupo de grandes buques en guardería, después de haber esperado más de una hora antes de ser informado de lo que había pasado en Lamalgue, acaba de recibir, en efecto, la orden de hundimiento.

Eso no impedirá que el ordenanza del primer cuartel continúe, impávido, su viaje y distribuya a los últimos destinatarios los mensajes que anuncian la entrada de los alemanes en el P. C. del almirante Marquis; el T. N. Brugerolles, que manda la sección 145 de dragado de minas, es, en consecuencia, uno de los últimos servidos.

El, por su parte, se preparaba para salir a la rada para el caso en que debiera realizarse una misión de salvamento. Es cierto que desde la salida de los submarinos los alemanes se encarnizan contra todo lo que se mueve —o simplemente flota— fuera del puerto. El capitán de corbeta Nicolás Barrelon, que manda el *Bayonnaise*, torpedero de guardia en el malecón grande, sabe algo de eso... Un avión, muy visible, procedente del Sureste, acaba de soltar dos bombas a menos de cien metros de su barco. El comandante del *Bayonnaise* hizo abrir inmediatamente el fuego sobre aquel avión alemán y sobre otro aparato no menos amenazador que venía del Nordeste. El C. C. Barrelon hizo inmediatamente enarbolar los colores nacionales. Para él no había llegado el momento de pensar en hundirse: entabló combate. Exactamente en el mismo minuto, el capitán de navío Orlandini pasó a todas las secciones de D. C. A. el mensaje convencional que ordenaba ejecutar las destrucciones: "Ejecutad artículo 183 del R. P. C."[4]

"Retrasé hasta el último momento la ejecución de las destrucciones, conservando una débil esperanza de que podía llegarse a un arreglo dejándonos el uso de nuestras baterías", anota el comandante Orlandini.

EN LA PUERTA PRINCIPAL DEL ARSENAL

En el Arsenal, el almirante Dornon, su jefe de estado mayor el comandante Labbey y Piéters fueron conducidos, rodeados por soldados de la Wehrmacht, al puesto de gendarmería marítima, en la puerta prin-

[3] El capitán de navío Le Petitpas, que manda el *Gerfaut*, amarrado en el muelle E de la dársena Missiessy, manda también la 7ª división de contratorpederos de que forma parte el *Vautour*.
[4] Registro de Preparación para el Combate de las baterías.

cipal. Delante de la puerta Sur del puesto –es decir, en el Arsenal – está cruzado un carro alemán con el cañón apuntando hacia la ciudad.

Dornon, Labbey y Piéters encontraron en el puesto a varios oficiales que habían sido reagrupados allí antes de su llegada: los comandantes Ferrière, jefe de la defensa; Still, comandante de la D. P., y Renon. En el fondo de la habitación están reunidos los pocos gendarmes marítimos, desarmados. El comandante Still estaba sentado en una mesa, con las piernas colgando. Los otros estaban de pie, cerca de la puerta. Dos soldados alemanes, con la pistola ametralladora en la mano, estaban allí de vigilancia.

Al cabo de unos minutos sube de la calle el ruido de un altercado. Es un civil, con la maleta en la mano, que quiere entrar a toda costa:

—Soy un oficial del *Strasbourg*, no tienen ustedes derecho a impedirme llegar a mi barco.

Uno de los centinelas alemanes de guardia delante de la puerta se contenta con repetir: *¡Raus!*

El alférez Piéters, sacando la cabeza por la puerta, grita por encima del carro:

—¡No haga el imbécil! Entre en su casa...

Pero una diversión va a hacer olvidar el incidente y cesar los comentarios que pueden imaginarse sobre la suerte de los marinos que fueron autorizados a dormir en la ciudad y que, no sabiendo lo que pasa, van a venir a lanzarse de cabeza en la trampa.

En el puesto de guardia suena un ruido violento, metálico. Los alemanes se precipitan: uno tiene una granada en la mano; el otro, con un golpe seco, echa hacia atrás la culata móvil de su pistola ametralladora, y se repite un grito: *¡Achtung! ¡Alarm!*

Locuaz, en alemán, Piéters explica que uno de los gendarmes, queriendo meter en la estufa un trozo de madera, dejó caer brutalmente la cubierta. El alemán que viene de refuerzo, con una granada de mango en la mano, es el primero en comprender. Calma a los otros y Piéters se aprovecha para pedir ver a un oficial.

La comisión está hecha, ya que, unos instantes después, aparece al fin un Hauptmann. Hasta entonces los prisioneros sólo habían tenido que habérselas con simples soldados o con algunos raros suboficiales.

El único capaz de hacerse comprender en alemán, el alférez Piéters, empieza por protestar contra el trato que se da a almirantes, a oficiales. Señala al comandante Renon, a quien sus camaradas llaman "Renon, pata de palo":

—Desde hace más de una hora ese comandante, mutilado grave de la otra guerra, está ahí de pie... ¡Debiera darles vergüenza!

El Hauptmann (capitán) manda a buscar cuatro sillas..., pero no parece cuidarse de lo que va a ser de sus prisioneros. Mientras tanto, el muelle del Reloj empieza a llenarse de marinos, reunidos después de la evacuación de los barcos. Forman una muchedumbre agitada de la que salen gritos, vociferaciones... Aquí un grupo canta *La Marsellesa*... Allá, otro, grita acompasadamente: "Partida de cerdos...", partida de

cerdos..." ¿Contra quién? Sin duda alguna contra los centinelas alemanes que escuchan sin comprender.

"IZAD LA PAVESINA"

Las 6. Una nueva orden, dada por el almirante De Laborde, sale del *Strasbourg:* "Izad los colores y, si es posible, la pavesina".

A la misma hora el comandante en jefe anota:

"La luna del último cuarto está velada por nubes y está bastante oscuro. Hay calma chicha".

En el puente del buque almirante, el capitán abanderado del comandante en jefe de las F. A. M. no tiene tiempo para dedicarse a observaciones meteorológicas. Un oficial del estado mayor del almirante De Laborde acaba de entregarle la orden escrita de hundimiento del *Strasbourg,* pero el comandante Seyeux no esperó esa confirmación para emprender las destrucciones previstas en el expediente de hundimiento. El primer tiempo de la operación, retrasado algunos minutos por el encuentro con el tanque alemán, continúa: corte con soplete de las ruedas grandes de los reductores de máquinas, barrenamiento de las separaciones entre máquinas y fogones, comunicación de todos los compartimientos abriendo puertas, escotillas y colectores. Por todas partes, desde las máquinas hasta las torretas, se termina la colocación de los explosivos, de los petardos, de las granadas, y aquellos de los doscientos cincuenta hombres que figuran en el papel de sabotaje y de taladramiento y que ya han cumplido su misión se preparan a dejar el barco.

En los demás cruceros de las F. A. M. llegan las órdenes escritas a los comandantes aproximadamente a la misma hora: las 6 para el *Marseillaise,* las 6 h. 05 para el *Algerie.* Un error en el encauzamiento de una de esas órdenes escritas va a permitir dar indirectamente, accidentalmente, podría decirse, a los barcos en guardería la confirmación esperada; en efecto, a las 6 h. 05 una motora del *Strasbourg* lleva al comandante del crucero *La Galissonnière* la orden de De Laborde destinada al *Jean-de-Vienne,* amarrado también en una concha de Missiessy. El comandante Moreau reexpide inmediatamente el mensaje a su destinatario el C. N. Mailloux, pero no sin haberlo aprovechado para sí. Y logró telefonear a su jefe de grupo el C. N. Amiel, que manda el *Dunkerque,* quien a su vez se comunica por teléfono con el *Mogador* y le encarga que avise a los otros barcos que están con él en La Seyne: el *Valmy* y el *Lansquenet.* Por el contrario, el comandante Amiel no podrá comunicarse con tres de sus jefes de grupos: el C. C. Huet, quien desde el *Tigre* manda interinamente el primer grupo de contratorpederos; el C. F. Arden, que manda el primer subgrupo de torpederos, y el C. F. Le Roch, del *Gladiateur.*

Esas órdenes escritas, firmadas por el almirante De Laborde, serán, por lo demás, las últimas relaciones de mando de las F. A. M.; a las 6 la central telefónica del *Strasbourg* quedó aislada, y, a las 6 h. 05, el

emisor O. M. C. del acorazado almirante hizo saber que se hundía y cesaba todo tráfico. Su ejemplo fue seguido inmediatamente en todas partes: el personal de la radio inutilizó su material, ya destruyéndolo en masa, ya, como hizo el segundo contramaestre de radio Paul Dietmann en el *Adroit*, vertiendo las cubetas de ácido de los acumuladores sobre los aparatos.

"LOS ALEMANES ESTAN EN EL PORTALON"

Por lo demás, las órdenes serían inútiles en adelante, salvo para algunos contratorpederos y torpederos en guardería. En todos los demás sitios los comandantes saben lo que tienen que hacer y el único problema que se les va a presentar —y cuya solución no depende de las órdenes que pudieran recibir— va a ser el de terminar el taladramiento de sus barcos antes de que los alemanes irrumpan a bordo y se opongan por la fuerza a las destrucciones y a la inundación de los sollados.

6 h. 10. Es a bordo del *Provence* donde va a producirse el primer "contacto" con la Wehrmacht. Al comandante Le Merdy se le previene en el puente:

—Mi comandante, hay alemanes en el portalón de babor de popa...

El comandante del *Provence* se dirige allá inmediatamente y se da de narices... con el ayuda de campo del almirante Jarry, el teniente de navío Lostie de Kheror, quien, detenido en el muelle del gran enfilamiento por una ráfaga de pistola ametralladora en el momento en que salía para la Mayoría General, vuelve "acompañado" por un grupo de soldados alemanes.

"Pregunto quién es el jefe —dice el comandante Le Merdy—. Se presenta un suboficial; le pregunto qué órdenes ha recibido; contesta "apoderarse del barco y hacerlo evacuar por la tripulación". Para ganar tiempo, le digo: "Quiero ver a un oficial; haga que busquen a uno..." Mientras lo hace, les tengo a él y a sus hombres en el puente de popa, cerca del portalón; poco después llega un teniente; me confirma sus órdenes; siempre para ganar tiempo le digo: "Aquí está un almirante, quiero ver a un oficial superior". Después de haber dado unas órdenes en alemán que yo no comprendí, me dijo: "Lléveme al almirante". Entretanto las destrucciones (sin explosivos, como se había convenido a causa de la presencia del *Condorcet*, que no debía taladrarse ni evacuarse)[5] y la evacuación proseguían, y yo conduje al teniente ante el almirante".

El relato del almirante Jarry completa el del comandante del *Provence:*

"Entran todos en mi despacho: "Venimos a ocupar el barco. Hay que evacuarlo", dijo el oficial alemán. "Los oficiales son los únicos autorizados para llevar su sable, pero no armas de fuego"

[5] Transformado en pontón, el viejo *Condorcet* no ofrecía, en efecto, ningún interés y se había decidido que no había lugar a hundirlo.

"En tanto que el teniente alemán se explica con el almirante —continúa el comandante Le Merdy— me escapo y voy por el conducto de evacuación de aire viciado de las cámaras de condensación a dar la orden de ejecución del hundimiento al jefe del servicio "máquinas", autentificándola con la palabra-signatura convenida —son alrededor de las 6 h. 20—; después me reúno con el almirante y quedamos los dos en el puente de popa con el teniente alemán y algunos soldados armados de pistolas ametralladoras. La evacuación continúa con orden por las dos hileras de balsas; de tiempo en tiempo los alemanes manifiestan su impaciencia; reclamo el oficial superior. El almirante y yo sentimos cómo se va poniendo pesado e inclinándose a babor el barco; el almirante me dice: "Trate de mantener el barco derecho". Le respondo: "Imposible; acaban de avisarme que ha cedido una separación".

Bruscamente, los alemanes comprenden que han sido burlados. Se dan cuenta de que el barco va a hundirse y peligra volcarse...

"Apuntando las pistolas ametralladoras hacia el pecho del comandante del *Provence* y hacia el mío —añade el almirante Jarry—, dicen: "Nada de sabotaje..., detengan sabotaje". Y después: "¿Por qué hizo usted eso?". Respondo: "Son las órdenes". Después de haber titubeado durante unos instantes, el teniente nos lleva por el portalón de babor de popa diciendo: "Los detengo. Les llevo ante el general".

El almirante y el comandante del *Provence* son rodeados inmediatamente por soldados alemanes que les hacen descender a tierra por el portalón de babor de popa.

"Pasamos como pudimos por las balsas, algunas de las cuales estaban sumergidas e inclinadas porque se apoyaba sobre ellas la puerta del portalón —anota aún el comandante Le Merdy—. Tengo el tiempo justo para gritar a mi segundo: "Estoy detenido, tome el mando".

La emoción que oprime al comandante de la división de las Escuelas y a su capitán abanderado en el momento en que abandonan el *Provence* está atemperada por la satisfacción de haber podido inutilizar el barco ante los ojos de quienes habían recibido la misión de apoderarse de él. El barrenado está completamente hecho y la tripulación evacuada.

De pronto, un último incidente viene a añadir al drama una nota cómica inesperada: las balsas se inclinan un poco más bajo el peso de los soldados alemanes, el teniente resbala, trata en vano de recobrar el equilibrio... y cae al agua ante la mirada burlona del almirante Jarry.

TRES ALEMANES PARA EL "STRASBOURG"

Las 6 y 10. Mientras se desarrolla esa escena, en los pontones de Milhaud avanzaba otro "destacamento" hasta la altura del *Strasbourg*.

—Una voz alemana —dice el almirante De Laborde— llama en francés; detrás, en línea recta, en el muelle; yo estoy en aquel momento cerca

de la catapulta; respondo que se oye mal desde tan lejos y que hay que acercarse al pontón Oeste en frente del portalón de estribor. El que llamaba acabó por comprender y le veo venir a lo largo del pontón con otros dos; voy a la plataforma del portalón de estribor, ante el cual se detienen. El intérprete llama entonces y dice que su comandante está allí y que quiere hablar con el comandante del *Strasbourg*. Contesto que soy el almirante y que puede hablar. Al cabo de un instante dice: "Almirante, mi comandante manda decirle que debe entregar el barco intacto". Respondo inmediatamente: "El barco se hunde". En efecto, el *Strasbourg*, con todas las compuertas abiertas, va ya de narices, con la popa hundida y encallada. Las mechas de los petardos ya están encendidas desde hace un cuarto de hora en las piezas, en los fondos y en los fogones... Las destrucciones con soplete están hechas desde hace mucho tiempo...

Los tres alemanes —que, al parecer, pensaban obtener, por una simple requisición, la entrega del *Strasbourg* intacto— no insisten.

FALSA ALARMA

Las 6 y 12. En el arsenal principal, el comandante Hamel, que no tuvo conocimiento de la orden de hundimiento sino con serio retraso —por el *Vautour*, con el cual tuvo comunicación, y después, al fin, por una llamada telefónica del *Dunkerque*— teme no poder inutilizar su barco antes de la irrupción de los alemanes. Pero ese barco es el *Foch*, el único crucero desarmado y en guardería.

Como no disponía más que de una pequeña parte de su tripulación, el comandante Hamel no puede esperar llevar a cabo un sabotaje "según las reglas". ¿Va a lograr siquiera inundar los sollados? En el muelle de las máquinas, donde está amarrado el *Foch*, se oye un estruendo infernal: motos, coches anfibios... Los alemanes desembocan en son de fuerza, pero no se detienen. Hamel tendrá tiempo para hacer abrir las compuertas y hasta los tragaluces para apresurar la inundación. Las principales destrucciones son operadas sumariamente. Después, el comandante del *Foch* lamentará casi haberse apresurado tanto: pasarán dos horas antes de que los alemanes se presenten ante su portalón.

LOS SUBMARINOS EN DIFICULTADES

Mientras que los cuatro evadidos del Mourillon prosiguen su camino fuera de la ratonera de Tolón, ¿qué ha sido de los submarinos que no pudieron —porque para muchos se trata de una verdadera imposibilidad material debida ya al estado de la nave ya a la insuficiencia de efectivos— imitarlos?

Los cinco submarinos en guardería que están en la dársena de los submarinos en el centro de Missiessy: *Caïman*, *Fresnel*, *Thétis*, *Naïade* y *Sirène*, fueron hundidos allí mismo, por vía de agua, siguiendo órdenes

del comandante Lavoue. Este no fue avisado a tiempo sino gracias a la sangre fría del ingeniero mecánico Glize, que, al salir del centro de los submarinos de Missiessy, se había encontrado bruscamente en medio de blindados alemanes que buscaban su camino en el dédalo del Arsenal. Un oficial de Panzer había obligado a Glize a subir a su carro:

—¡El puerto de los submarinos!

Y había llevado a la columna en dirección contraria, después de haber dicho a media voz a uno de sus hombres:

—Vete a avisar al comandante Lavoue.

Algunos minutos después el "error" quedaba disipado y la columna alemana se encaminaba hacia el centro de los submarinos..., pero éstos ya estaban hundidos.

En las conchas Vauban dos submarinos, el *Aurore* y el *Achéron*, pudieron ser hundidos; por el contrario, otros cuatro cayeron intactos en manos de los alemanes: el *Galatée* y el *Eurydice*, que, aunque a flote uno y otro, no recibieron las órdenes de hundimiento procedentes del centro de Missiessy, y el *Espoir* y el *Vengeur*, que estaban en seco en la gran concha N. O.

Para estos dos últimos submarinos la destrucción, a falta de inundación, sólo podía hacerse con explosivos. A las 6 y 15 el comandante Lavoue intentó mandar por motora granadas a los comandantes del *Vengeur* y del *Espoir*, pero ya es demasiado tarde; la motora no puede pasar.

Quedaban los cuatro submarinos del Mourillon que no habían salido: el *Diamant*, que estaba amarrado entre el *Casabianca* y el *Marsouin*, se barrenó allí mismo. Los otros tres: el *Redoutable*, el *Pascal* y el *Poincaré*, están amarrados en el muelle Sur de la dársena del Mourillon. Los alemanes, aunque llegados al lugar hacía mucho tiempo, no intentaron apoderarse de ellos sino entre las 6 y las 6 y 20. El hundimiento se emprendió bajo el fuego: ráfagas de pistolas ametralladoras y granadas. El *Redoutable* (T. N. Caminati) logró barrenarse completamente y hundirse, no sin que el teniente de navío Xavier Jacquemin y el segundo contramaestre mecánico Marcel Chatillon resultasen heridos. El *Pascal* también pudo ser barrenado y hundido. Por el contrario, los alemanes subieron a bordo del *Poincaré* antes de que se hubiera terminado el barrenamiento y detuvieron la inundación del casco cuando aún no estaba más que a medias.

EL "COLBERT", EL "ALGERIE"... , EL "MARSEILLAISE"

En los pontones de Milhaud, después del *Strasbourg*, en los puentes 5 y 4, los cruceros de las F. A. M. aun no recibieron la visita —ni siquiera simbólica— de los alemanes. En realidad, se había presentado muy temprano, a las 5 y 40, un pequeño grupo en el portalón del *Colbert*, pero el segundo comandante, capitán de fragata Barrière, bajó al muelle y logró disuadirlos de subir a bordo. Es cierto que aquella conversación había estado puntuada por las explosiones del *Strasbourg* que, en varias ocasiones, habían derribado a los alemanes y a su interlocutor...

El oficial alemán, que había empezado por inisistir en hablar con el comandante, se fue con el rabo entre piernas cuando se oyó responder que también iba a saltar el *Colbert*.

Es cierto, por otra parte, que la violencia de las explosiones, sobre todo en la proa del *Colbert*, sorprendió a los ejecutantes mismos: las defensas de las torretas fueron destrozadas y lanzados a distancia sobre el muelle trozos de metralla. El puente de popa arde...

6 y 15. En el puente siguiente —núm. 4— la tripulación del *Algerie*, con excepción de los equipos de sabotaje y de barrenamiento, ya está reunida en el muelle, encuadrada por sus oficiales.

Un capitán alemán se acerca con algunos hombres y pide también hablar con el comandante. El capitán de navío Malgouzou, nada deseoso de verle subir a bordo, echa la escala del portalón y, con ayuda de un intérprete, entabla una conversación que se esforzará en alargar hasta el máximum, sabiendo que, entretanto, a bordo, los equipos siguen las operaciones de barrenamiento.

El Hauptmann, visiblemente, no sospecha lo que está pasando a su espalda. Da a conocer sus exigencias:

—Toda la tripulación debe evacuar inmediatamente el barco, los oficiales deben reunirse en el puente, pueden conservar sus armas. Está prohibido todo acto de sabotaje...

No sabiendo ya qué decir para prolongar la conversación, el comandante Malgouzu acaba por comunicar a su interlocutor la presencia a bordo del *Algérie* de un almirante..., el cual, por otra parte, llega en aquel momento.

6 y 20. En efecto, el almirante Lacroix, después de haber comprobado que el equipo de destrucción de la torreta 4 —el último en intervenir— está listo para dar fuego a su cordel Bickford, descendió al pie del portalón de estribor de popa para ver dónde está el comandante Malgouzou.

Lo encuentra en conversación con el Hauptmann y su intérprete y ve, detrás, una veintena de soldados alemanes.

El almirante, según su propia fórmula, "toma el diálogo por su cuenta", en medio de resplandores y ruidos de detonaciones que llegan de todas partes:

—Venimos a tomar el barco —dijo el alemán.

—Un poco tarde —responde el almirante Lacroix—, se hunde.

—¿Va a saltar?

—No.

—Vamos a subir a bordo.

—Entonces va a saltar.

—¿Los pañoles de municiones?

—Sí.

—¿Sube usted con nosotros?

—Si usted quiere..., pero va a saltar.

6 y 25. En el puente de popa del *Algerie* sólo quedan el capitán de fragata Bergot, comandante adjunto; el capitán de corbeta De Guibert, subjefe de estado mayor del almirante Lacroix; el ingeniero mecánico

principal Blanc, el teniente de navío artillero Sollier y un suboficial artillero.

"En aquel momento —anota el almirante Lacroix— una gran columna de humo sale de la proa procedente del incendio del puesto central. Casi en el mismo instante el primer contramaestre artillero de la torreta 4 da fuego casi bajo nuestras narices al cordel Bickford. A la luz de los fogonazos, expresión de espanto en la cara del intérprete; los soldados alemanes desaparecen". El oficial interroga:

—¿De verdad va a saltar el barco?

El almirante lo "tranquiliza":

—Sí, si llega el fuego; pero se hunde de prisa.

—¡Qué lástima, qué lástima!

—Demasiado tarde; todo ha terminado.

—Les conduzco prisioneros.

—Bien.

El almirante Lacroix y los comandantes Malgouzou y De Guibert son llevados entonces, mientras las tropas alemanas invaden el pontón 4. Pero ningún alemán se atreve —por miedo a las explosiones— a subir a bordo del *Algerie*.

El capitán de fragata Bergot será el último en salir del barco, a las 6 y 30, con el teniente de navío Sollier. Pero dos minutos más tarde el ingeniero mecánico Blanc, dándose cuenta de que está vestido con traje de faena y que, en el fuego de la acción, dejó a bordo todos sus efectos, subirá al *Algerie* para coger algunas ropas en su camarote. Poco después abandonará el pontón con el capitán de corbeta De Lesquen, subjefe de estado mayor de la 1ª división de cruceros; del alférez de navío Van Den Boagen, los contramaestres Peyrède y Shorno y el marinero-secretario Robin.

6 y 15. En el *Marseillaise*, en el pontón siguiente, todo pasa como en un ejercicio. Los alemanes no se han presentado aún. El comandante Montrelay anota:

"Informes de los diversos jefes de servicios anuncian:

"—qué ha terminado la colocación de los explosivos.

"—que están tomadas todas las otras medidas.

"Ronda por los puestos.

"Ronda por los P. C., donde hago detener el sabotaje de los aparatos, que ya casi está terminado.

"Dada orden al alférez de navío Prade de dar fuego a las hogueras preparadas para el incendio de la dirección de tiro".

A las 6 h. 20 el comandante del *Marseillaise* da la orden de abrir las tomas de agua, de maniobrar las compuertas Morin para las inundaciones y poner fuego en todas partes a los explosivos

—A partir de ese momento —subraya— todo está consumado. El hundimiento es irremediable.

No ocurre lo mismo en todas partes y en algunos de los barcos en guardería aún no ha empezado el barrenamiento. Es cierto que el coman-

dante Amiel no disponía para circular sus órdenes de medios comparables a los de las F. A. M.

LOS ALEMANES DETIENEN LA INUNDACION DEL "DUPLEIX"

Hasta aquí, el singular "método" empleado por los alemanes consistió por lo general en destacar algunos hombres, a veces a un oficial, con la misión de dirigirse a los comandantes de los barcos e invitarlos cortésmente a hacer evacuar las naves y abstenerse de todo sabotaje.

El destacamento encargado de apoderarse del *Dupleix* va a dar pruebas de más energía.

A las 6 h. 20 los blindados se detienen en el muelle a la altura del crucero, que está amarrado en la dársena Missiessy, entre los submarinos y *La Galissonnière*.

El sabotaje del *Dupleix* ya está muy avanzado. El capitán de navío Moreau,[6] viendo a los alemanes subir a su barco, da la orden de acortar de 20′ a 10′ las mechas de las granadas para las piezas de 203, y, a las 6 h. 25, no obstante la presencia de los alemanes y sus amenazas, se da fuego a los explosivos, desde los sollados hasta las torretas.

Pero los alemanes, por una vez, no están dispuestos a dejarse engañar. No se contentan con parlamentar, como en otras partes. Exigen visitar el crucero, pistola ametralladora en mano, y viendo que el agua se precipita en los sollados hacen cerrar las compuertas.

Es inútil protestar o tratar de hacerles entrar en razón; los soldados están demasiado contentos de haber logrado interrumpir el hundimiento para escuchar las explicaciones que les dan —no sin angustia— los marineros del *Dupleix*.

A falta de hacerse comprender, no hay más, pues, que inclinarse ante la voluntad estúpida del más fuerte. Queda detenida la inundación de los sollados del *Dupleix*, y los alemanes se sorprenderán de la rapidez con que los últimos equipos que quedan a bordo del crucero van a ejecutar la orden de evacuación.

Es que el *Dupleix* se convirtió, en medio del Arsenal de Tolón, en una verdadera máquina infernal; en los otros barcos, la inundación de los sollados en que se almacenan las municiones y los torpedos debe permitir limitar los efectos de los explosivos a las destrucciones de las máquinas y de las piezas, pero en el *Dupleix*, cuando las cargas hagan explosión, es todo el barco el que corre el riesgo de arder y saltar...

Decididamente, los hombres de a tierra de la Wehrmacht no están hechos para esta clase de operaciones.

LOS ALEMANES BUSCAN EL MUELLE DE NOËL

De a bordo de la *Bayonnaise*, que sigue en su puesto de guardia a la altura del malecón grande, el capitán de corbeta Nicolás Barrelon había

[6] Homónimo del comandante de *La Galissonière*.

oído, a las 6, las primeras explosiones en los pontones de Milhaud. A las 6 y 30 anota:

"Violentas explosiones en el sector del muelle de Noël. Las explosiones se suceden después en el Arsenal."

El sector del muelle de Noel es el dominio de la 3ª escuadra ligera del almirante Négadelle. Todos los contratorpederos y torpederos de las F. A. M. recibieron, lo más tarde a las 6 h. 20, la orden firmada por el almirante De Laborde. Y en los barcos se han llevado a cabo sin incidentes —con más rapidez y facilidad que en los cruceros— las operaciones para el hundimiento.

Por otra parte, el aislamiento mismo del islote del parque del carbón, separado del arsenal principal por el canal de las subsistencias y aislado de los pontones de Milhaud por el paso de Missiessy, retrasó considerablemente la llegada de los alemanes. La evacuación de las tripulaciones pudo hacerse con el ir y venir de pequeñas embarcaciones, y los hombres se reunieron, cuerpo a tierra, en el muelle de Noël, mientras resonaban las primeras explosiones a bordo de sus barcos.

Pero no todos los contratorpederos y torpederos de las F. A. M. están reunidos en el muelle de Noël. El *Kersaint* y el *Vauquelin* están en las Grandes Conchas, el *Gerfaut* está en Missiessy, y el *Vautour*, el *Casque*, el *Mameluk* y el *Verdun* están en el Arsenal.

Estos tuvieron que actuar de prisa, porque estaban amenazados más directamente. El capitán de fragata Bienaymé, que manda el *Vautour*, dio a las 6 h. 20, con silbato, la orden final. El agua se precipitó inmediatamente a los sollados, los mandos de cuyas compuertas de inundación fueron destruidos.

"A las 6 h. 23 —anota el comandante Bienaymé— descienden a tierra los últimos equipos encuadrados por sus oficiales. Desciendo el último en una balsa de carenar y me uno en el muelle a mi tripulación, agrupada por compañías.

"Dos minutos más tarde, una columna de punta alemana con una decena de carros ligeros descubiertos armados con cañones de 20 mm. y de autoametralladoras, recorre el muelle de las máquinas y viniendo de la puerta Castigneau.

"Los alemanes nos encañonan.

"Me adelanto hacia el carro de cabeza y declaro en alemán:

"—Mi tripulación no tiene armas y mi barco está barrenado.

"El teniente jefe de grupo me ordena subir al carro.

"Replico:

"—Debo estar con mi tripulación.

"Reitera su orden y añade:

"Inútil discutir. Son las órdenes que recibí. Hemos hecho prisionero a vuestro almirante en un fuerte.

"Paso la orden al T. N. Jacquar y obedezco.

"La columna vuelve a ponerse en marcha para rodear las conchas Cas-

tigneau y seguir en dirección del muelle de Noël. Al dejarla, saludo a mi tripulación, que está en posición de firmes y lanza tres hurras para el comandante del *Vautour*.

"Son las 6 y 30. Se oyen numerosas detonaciones y arden incendios hacia Missiessy y Milhaud.

"Mi columna avanza prudentemente, viendo si hay barcos a flote. Temo que franquee el canal de las subsistencias y llegue al muelle de Noël, si están puestas las balsas del Puente del canal. Retraso el momento en que van a inspeccionar el puente (destruido, afirma un hombre enviado a explorar), les persuado de que el muelle de Noël es una isla y hago tropezar a la columna en todas las esquinas del distrito de las subsistencias rodeándolas por el Este."

OPERACION EN TIERRA

Las 6 y 30. Los alemanes llegan a Gambin, al P. C. del comandante de la D. C. A. Ocupan las centralillas telefónicas, pero quedan en su lugar algunas fichas y el capitán de navío Orlandini, en su mirador, mantendrá aun durante media hora la comunicación telefónica con ciertos fortines y sabrá que las destrucciones pudieron hacerse antes de la llegada de los alemanes a las baterías de Six-Fours, Saint-Antoine, Ducuing, Cap Brun, Salins y Estérel.

El comandante Orlandini hasta recibirá la visita de los alemanes que han subido a la colina para ver el espectáculo que ofrecen, en el puerto de Tolón, los barcos que empiezan a arder. Algunos soldados suben en el momento en que saltan, muy cerca, las piezas de 37 y de 25 de la sección Malbousquet. Un suboficial se acerca al comandante Orlandini y, señalándole los barcos ardiendo, se contenta con decir:

—¡Triste!

Pero en el mismo momento otros alemanes menos sentimentales se encargan, pistola ametralladora en mano, de hacer evacuar el fuerte.

Su intervención brutal tiene, por parte del comandante Orlandini, esta comprobación:

—Fue mientras se evacuaban los dormitorios cuando el contramaestre Godfrin, que sin duda no evacuaba bastante de prisa, fue muerto por un alemán de un tiro en la espalda.

Igual nerviosidad por parte de los alemanes, exactamente a la misma hora —6 y 30— en Saint-Mandrier, en donde dispararon unas ráfagas de ametralladora contra el terraplén en donde está reunida la tripulación de la base aeronaval. Un marinero fue herido en un muslo.

Poco después, el mal humor de los soldados de la Wehrmacht —que sin duda empiezan a comprender lo que significan las llamas y el humo que se elevan por encima del puerto de Tolón— va a encontrar un derivativo inesperado. En efecto, los alemanes instalados en la B. A. N. de Saint-Mandrier sufren de repente el fuego de una pieza de 25 que dispara desde la torre grande del Mourillon. Un proyectil da en el globo cautivo,

que arde como una antorcha. El incendio es dominado rápidamente, pero los alemanes de la B. A. N., furiosos, responden con un tiro de mortero dirigido contra sus camaradas del malecón grande.

"USTED NO TIENE NADA QUE HACER A BORDO"

En el *Marseillaise*, el capitán de navío Montrelay pudo proseguir hasta las 6 h. 25 la ejecución del hundimiento sin verse hostigado por la presencia de los alemanes. A las 6 y 30 se presentó un grupo de combate a popa del barco. El almirante Bléhaut, que tiene su insignia en el *Marseillaise*, responde por sí mismo al oficial alemán que le pide, en francés, autorización para subir a bordo.

—Usted no tiene nada que hacer a bordo; no suba.

Por lo demás, la vista de las mechas encendidas bastó para calmar por algún tiempo el ardor —muy relativo— del grupo encargado de "apoderarse" del *Marseillaise*. Prudentes, los alemanes van a protegerse detrás de la obra de fábrica del muelle. Pero viendo que los minutos pasan y que el *Marseillaise* no hace explosión, el oficial vuelve al portalón:

—Quiero hablar con el comandante.

—Yo soy el almirante —responde Bléhaut—. Voy a hacer llamar al comandante.

"En ese momento —anota el capitán de corbeta Terlier, jefe de estado mayor de la 3ª división de cruceros— el *Marseillaise* empezaba a acostarse a babor. No había sido armada ninguna motora por falta de mecánicos disponibles. La tabla de desembarco empezaba a inclinarse..."

—Mi almirante —dijo Terlier a Bléhaut—, si retrasa usted su salida no podrá bajar a tierra sin mojarse.

Antes de abandonar el barco, el almirante Bléhaut pregunta por última vez a su jefe de estado mayor y al segundo comandante del *Marseillaise* si están seguros de que se han tomado todas las medidas para inutilizar el crucero. Obtenida la confirmación, comprueba que su insignia está ondeando y se resuelve, al fin, dejar el *Marseillaise* por el portalón de estribor de popa, seguido del capitán de corbeta Terlier y del teniente de navío Mallie.

Ya en el pontón, el oficial alemán se acerca:

—Almirante, le ruego tenga a bien seguirme.

—No antes de que el comandante Montrelay haya salido del barco —responde el almirante Bléhaut.

Las 6 y 35. El comandante del *Marseillaise*, a su vez, desciende por el portalón de estribor de popa. Los alemanes se llevan entonces al almirante Bléhaut. En cuanto al comandante Montrelay, deseoso de ver si su crucero sigue hundiéndose, y queriendo oír las primeras explosiones, va a permanecer unos minutos aun en el pontón. Tendrá, además, que usar su autoridad para impedir que el último equipo de barrenamiento, que encuentra que las cosas no van bastante de prisa, vuelva a subir a bordo.

En aquel instante, el comandante del *Marseillaise* siente escrúpulos:

Me acordé —dirá - de que no había hecho apartar el barco del muelle en el momento en que se nos dio la orden, a fin de asegurar más fácilmente la evacuación. Hubiera debido por lo menos haber largado en seguida las amarras de poste. Estaba inquieto poı saber si aquellas amarras no impedirían al barco inclinarse.

El comandante Montrelay sigue aún, pues, en el muelle con el ingeniero mecánico Bonnin, que fue quien maniobró las últimas compuertas en el P. C. de seguridad, el contramaestre Bihl y dos segundos contramaestres del equipo de seguridad.

EL HUNDIMIENTO DEL "COMMANDANT-TESTE"

Las 6 y 30. En el muelle Este de las Grandes Conchas, cerca del Angulo Robert, acaba su evacuación el tercer barco de la división de las Escuelas, el transporte de aviación *Commandant-Teste,* uno de los raros escapados de Mers-el-Kébir. El comandante Deglo de Besse está en el puente desde hace cerca de dos horas; asistió a la salida de los submarinos del Mourillon y hasta apoyó la operación de su D. C. A.

La orden de ejecutar el hundimiento le fue dada al *Teste* desde el *Provence,* por megáfono, por el teniente de navío D'Adhmar, cuya voz reconocieron el comandante Deghs de Besse y el capitán de corbeta Parès.

La adopción de las disposiciones finales se había visto complicada por la naturaleza misma del personal embarcado en el *Teste;* el transporte de aviación es, en efecto, el barco-escuela de los aprendices de marino. Estos fueron reunidos a las 5 h. 45. El comandante, estimando sin duda que a esa edad conviene afrontar las emociones con el estómago lleno, hizo desayunar a toda su gente antes de ordenar la evacuación, que se hizo con orden, por compañías, conforme al plan establecido. Cada compañía se sitúa ahora en el terreno de deportes, lado Oeste.

Los enfermos fueron evacuados a la enfermería de la Defensa Litoral. Se efectúa la última ronda: desde los sollados hasta los locales disciplinarios, el barco es visitado por el segundo comandante, que rinde informe:

—Todo el mundo ha evacuado.

El último equipo de taladramiento efectúa entonces su trabajo. En ese preciso momento aparecieron los alemanes. Tampoco aquí se trata más que de un destacamento "simbólico": un sargento y tres hombres...

Se parlamenta hasta el tiempo necesario para permitir al equipo de taladramiento abrir los transformadores, última operación a realizar.

"*Las 6 y 40.* Todo está terminado —anota el comandante Deglo de Besse— y el último equipo llega a la sala de armas, después de haberse cerciorado bien de que el agua entraba en todas partes. En la sala de armas se encuentran cuatro alemanes, uno de ellos sargento; el último equipo, de diez hombres, y algunos oficiales (C. F. P. y C. C. Parès, T. N. Lemière, I. M. P. Bault, T. N. Masson, I. M. Le Dantec, abate Foulon). El sargento alemán ordena a todos evacuar, dejando cincuenta fogoneros

(Thiezer). Me hago que no entiendo, para ganar tiempo, y explico que el *Commandant-Teste* es "barco-escuela" y que no tiene choferes.

"En aquel momento se apagó la luz. Ligera inquietud del lado alemán, calmada por lámparas individuales encendidas inmediatamente por los oficiales presentes.

"Aviso que el barco se hunde y precipitan la evacuación, que se hace rápidamente en el orden previsto por la tradición".

8

Y al despuntar el día...

Empezó a despuntar el día entre las 6 h. 45 y las 7. Hacía mucho tiempo, al parecer, que la última oruga luminosa —última luminaria de la fiesta alemana— se había apagado, después de haberse balanceado interminablemente, juguete del viento, atada a su paracaídas.

En realidad, toda la decoración estaba aun violentamente alumbrada menos de media hora antes de alba. Pero pasaron tantas cosas en Tolón desde las 4 y 30, que se perdió la noción exacta del tiempo transcurrido.

Fue, pues, con la impresión de descubrir un espectáculo completamente nuevo como vieron los toloneses, a los primeros resplandores azules del alba, emerger de la oscuridad, vuelta desde hacía tan poco tiempo su ciudad, su puerto, la rada...

Despertados hacia las 5, sacados de la cama por el estruendo de las explosiones y el zumbido de los aviones, los habitantes de Tolón, aunque no compartieron —y muchos ni siquiera se imaginaron exactamente— las emociones sentidas por los estados mayores y las tripulaciones de los barcos de la escuadra, no volvieron, sin embargo, a acostarse tranquilamente.

Salieron a la calle. Son raros los toloneses que, invitados a evocar sus recuerdos de aquella jornada del 27 de noviembre de 1942, no empiezan así:

—Una vez despierto, me vestí de prisa y salí a ver qué ocurría.

Y esto es cierto no sólo de los que, por vivir en la aglomeración misma de Tolón, podían creer en un ataque aéreo en masa sobre la ciudad, sino también de los habitantes de la periferia y de las afueras más lejanas

—Vi luces sobre la rada —dijo el doctor Tristani—, oí explosiones, sin saber de qué se trataba. Me vestí y salí a la calle. Vi que todo Tolón estaba en los muelles. Lo que me sorprendió más fue el *carrousel* infernal de los vehículos alemanes: motos y coches anfibios sobre todo. No podía uno dejar de recordar a los comparsas del Châtelet...

En las calles se forman grupos que discuten. La explicación que más se oye de los acontecimientos de la noche y de la mañana es la siguiente:

"Los alemanes franquearon el muro del Arsenal a viva fuerza y tomaron los barcos al asalto".

Prade, comisario de la Marina, bien situado, en la avenida de la República, estuvo mucho tiempo a la ventana. Cuando despuntó el día, advirtió que el acorazado *Provence*, que había visto, a la luz de los cohetes luminosos, con una inclinación de 30°, se había enderezado poco a poco. La inclinación no era mayor de 15 a 20°.

—A las 7 —dijo el comisario Prade—, Cépet[1] parecía disparar. En aquel momento me pregunté si se trataba de un desembarco anglosajón y salí a la calle. Oí decir inmediatamente: "Son los alemanes que acaban de atacar el Arsenal. Hacen prisioneros a todos los marinos y oficiales que encuentran". Me apresuré a ir a la Policía para que me cambiasen la tarjeta de circulación, lo que conseguí sin ninguna dificultad en medio del entusiasmo de todos los policías.

En la plaza Pasteur, detrás del puerto comercial y de la dársena del Mourillon, el señor Rougetet, director de la estación metereológica de la Mitre, se encontró, hacia las 6 y 30, cuando aun era noche cerrada, en medio de un rumor confuso cuyo carácter no pudo descifrar en un principio. Advirtió la presencia de tropas y, a juzgar por el número de puntos incandescentes de cigarrillos, tuvo la impresión de que había mucha gente...

—Unos instantes más tarde, las primeras luces del día me permitieron reconocer los uniformes alemanes. Renuncié a tomar mi tren para Saint-Raphaël —adonde debía ir para dar una conferencia— y, montando en mi bicicleta, subí apresuradamente a la estación de la Mitre, donde el contramaestre Canard y el meteorólogo Bordadier me dieron cuenta de las observaciones que habían podido hacer, pues desde la estación se veían el puerto y la rada.

Muy cerca de la plaza Pasteur, en el bulevar Paul Bert, la señora Boucard aún no ha salido a la calle. Sigue comentando el acontecimiento —sin saber, por lo demás, cuál es su carácter— con sus vecinas:

—Hacia las 7 tuve la visita de un maestre que vino a pedirme que le prestara una chaqueta civil y una boina de mi marido. Había perdido o tirado su gorra. Tenía un aire atolondrado y salió corriendo, dejándome su chaqueta de uniforme.

VISTO DE FRENTE...

Es tal la configuración de la rada de Tolón, que "de frente" —desde La Seyne, Balanguier, Les Sablettes o Saint-Mandrier— se ven perfectamente el Arsenal y el Mourillon, y con más razón cuando se elevan llamas y humo de los barcos amarrados en el puerto.

—El 27 de noviembre —dijo el señor Adolphe Blanc, maestro hono-

[1] La batería de 340 del cabo Cépet. En realidad, esa batería de defensa costera no tuvo que abrir fuego; fueron las explosiones a bordo de los cruceros las que oyó el comisario Prade.

rario—, despertado por las explosiones, me dirigí a las Mouissèques (pequeño puerto situado cerca de Forges et Chantiers de la Mediterranée), donde estaba mi barco. Estábamos todos reunidos en el muelle, todos los de las Mouissèques, pescadores en la mayor parte. Crepitaban ametralladoras y sobre nosotros volaban aviones.

"Después se hizo de día y nosotros seguimos allí mirando el incendio que destruía los barcos de alto bordo, subrayado a cada instante por explosiones sordas. En seguida se vio salir de Forges et Chantiers de la Mediterranée marinos, con los oficiales a la cabeza, encuadrados por soldados alemanes. Unos tanques vigilaban la concentración. Nos acercamos prudentemente y supimos que eran las tripulaciones de los contratorpederos *Valmy* y *Mogador*, que acababan de hundirse.

"Un alemán, en un sidecar, daba vueltas alrededor de los marinos alineados, silenciosos, impidiéndonos, por maniobras peligrosas, acercarnos. Después, a una orden gutural, la concentración se movió y los marinos fueron conducidos al muelle de Napoleón."

Otro testigo, el señor Hubert Steinmetz, debió a un excepcional concurso de circunstancias haberse visto bruscamente transportado al corazón mismo del drama: al puerto y a la rada.

Despertado hacia las 5 por el ruido de las explosiones, se levantó poco después no para satisfacer su curiosidad, sino, como todos los días, para ir a pie al embarcadero, de donde salía el viejo vapor el *Aloyon* que le llevaba a su lugar de trabajo, en La Seyne.

—Llegado a la plaza de Armas, cerca del edificio del Almirantazgo —dijo el señor Steinmetz—, percibí en la sombra una silueta armada que me gritó en alemán que torciera a la derecha, lo que hice.

"En el muelle, las explosiones se sucedían cada vez con más frecuencia.

"El pequeño vapor embarcó a sus pasajeros, como de costumbre, y salió hacia La Seyne. Eran las 6 y 45. El cielo estaba gris, el tiempo muy suave y el día empezaba a despuntar. Acá y allá salían llamas inmensas y humos negros espesos de los barcos de guerra anclados en la rada o amarrados en los muelles del arsenal.

"Un polvo y un humo negruzco nos envolvían, pero el pequeño vapor seguía su camino, a pesar de las innumerables pavesas que caían en el puente.

"Llegado al muelle de los astilleros de La Seyne, vi a unos suboficiales de marina que salían corriendo de un contratorpedero, mientras el barco se inclinaba fuertemente a babor. Entonces comprendí que el hundimiento se estaba realizando de un modo total y que los norteamericanos no tenían nada que ver en el asunto..."

LOS CRUCEROS DE MILHAUD

En los pontones de Milhaud la evacuación del *Strasbourg* está prácticamente terminada. No quedan a bordo, además del almirante De Laborde y los oficiales de su estado mayor, que el comandante, su segundo, seis oficiales y algunos hombres.

En tierra, la tripulación del *Strasbourg* se agrupó primero cerca del Hogar del Marino de las F. A. M., por compañías, encuadradas por los oficiales designados. Desde las 6 y 15 la mayor parte de los hombres —a excepción de los equipos de taladramiento— fueron evacuados hacia Lagoubran. Los oficiales se quedaron cerca de la puerta de Milhaud.

A bordo, el almirante De Laborde anota:

"Empieza a despuntar el día, se ven en el muelle destacamentos alemanes, pero permanecen detrás de la barrera de flotadores de redes del pontón. Mas tarde, llegan tanques. Tres juntos en un momento, después no queda más que uno cerca del horno de basuras. Numerosas motocicletas pasan en un sentido u otro. Todo el día habrá un ir y venir bastante incoherente, sin ninguna tentativa de invadir el barco, aunque se haya hecho un puente de embarcaciones amarradas entre el muelle y el carrillo de babor de popa desde que terminó el barrenamiento.

"A bordo del *Strasbourg* sólo hubo incendio en el cuadro de mando del timón, unos cables que ardieron durante algún tiempo en la torreta 5, en fin, un fuego de mazut en el fogón de estribor de proa que escupió humo negro y después blanco durante hora y media, y después se apagó".

En el *Colbert*, amarrado en el puente 4, inmediatamente detrás del *Strasbourg*, las explosiones fueron más violentas. Parece que se pasó un poco la carga... Mientras los blindajes del *Strasbourg* resistieron todos, los blindajes ligeros de las torretas del *Colbert* se abrieron casi todos en el momento de la explosión de los petardos de las piezas de 90 y de 203. El fuego, encendido a las 6 y 40 en el P. C. de seguridad, llegó al mástil y al puente de oficiales. El hidroavión en catapulta fue incendiado a la misma hora. Por la mañana, el fuego destruirá todos los altos del crucero.

En el muelle, ya de día, el comandante Barrière, que ha reunido a la tripulación, lanza una orden breve. Los marineros del *Colbert*, alineados, toman la posición de firmes y saludan a su barco. A unos metros de allí, un destacamento de la Wehrmacht se prepara a rodear a los hombres del *Colbert*, pero de repente suena una voz ronca y se oyen golpes de botas contra el suelo y después de fusiles: los alemanes, buenos jugadores, presentan armas

En el puente 3, el *Algerie* va a arder también como una antorcha. Por el momento, sale de la chimenea un espeso humo negro, mientras que hacen explosión las torretas. En seguida el humo dejará el lugar a una columna de llamas que pondrá fuego a la chimenea misma y a todos los altos del barco. Es sin duda el mazut de los sollados inflamado por uno de los petardos.

A cien metros del puente 4, detrás de un taller, el grupo que salió el último del barco —el C. F. Bergot, el C. C. De Lesquen, el T. N. Sollier, el I. M. P. Blanc, el alférez Van Den Bogaen, los dos despenseros Peyrède y Schorno y el marinero-secretario Robin— asiste al fin del *Algerie*. Se quedaron para comprobar que todas las cargas hacen explosión normalmente a fin de poder dar cuenta al comandante Malgouzou, a quien los alemanes se han llevado con el almirante Lacroix y el comandante De Guibert.

El último crucero de las F. A. M. amarrado en los pontones Milhaud el *Marseillaise* (puente 3) también está totalmente evacuado. Su comandante, capitán de navío Montrelay, que permance en el muelle después de haberse ido el almirante Bléhaut, está aun allí con el ingeniero mecánico Bonier, el contramaestre Bihl y dos segundos contramaestres.

El barco se hunde ante sus ojos. Mirando un punto del casco en relación con un punto fijo del pontón, el comandante Montrelay comprueba que la escora, que es ya de 15° aproximadamente, sigue aumentando.

El incendio tomó la dirección de tiro. La torreta III da la señal de las explosiones, que, después, se suceden normalmente.

—Ahora estoy absolutamente seguro de que todo ha terminado —dijo el comandante Montrelay, que se dirige hacia los edificios de la estación de aire comprimido, donde piensa reunirse con su tripulación, a la que fijó aquel punto de reunión en el momento de la evacuación.

Pero el comandante del *Marseillaise* es detenido al paso por un oficial alemán armado con pistola ametralladora.

—Aquel alemán —dice el comandante Montrelay— me pareció muy satisfecho de haber al fin encontrado al comandante, a quien buscaba sin duda de un modo particular, porque hizo romper filas a los hombres que estaban situados a lo largo de las vías férreas del muelle, gritándoles varias veces: *Ich hate den Kapitan.*

"Fui acompañado, sin violencia, por lo demás, hasta la salida del Arsenal, puerta de Milhaud, donde encontré al almirante Bléhaut y donde se nos unieron el almirante Lacroix y el comandante del *Algerie.*

"Empezaba a amanecer."

Desde el puente del *Strasbourg* el almirante De Laborde no perdió de vista los tres cruceros alineados detrás del suyo.

—Se hunden inclinándose mucho —dijo—, pero a medida que se llenan de agua el *Colbert* y el *Algerie* se enderezarán y acabarán por hundirse a plomo, como el *Strasbourg,* que sólo se inclinó un poco por un momento. Sólo el *Marseillaise* no se endereza y queda inclinado más de 45° sobre babor.

LOS CONTRATORPEDEROS EN GUARDERIA

A continuación de los cuatro mastodontes de las F. A. M., los cinco contratorpederos en guardería se reparten así: de Oeste a Este, entre los puentes 2 y 1, se encuentran sucesivamente el *Lynx,* el *Tigre* y el *Panthère,* y después, al Este del puente 1, el *Vauban* y el *Aigle* amarrados en pareja.

Fuera del *Lion,* en seco en la concha 2 de Missiessy, y el *Mogador* y el *Valmy,* en los astilleros de La Seyne, todos los contratorpederos en guardería están, pues, agrupados allí, en la proximidad inmediata de los cruceros, bien situados, al parecer, para ser informados, aun sin radio ni teléfono, de la marcha brutal de la situación.

Y, sin embargo, las primeras luces del día hacen aparecer las super-

estructuras intactas del *Tigre* y del *Panthère,* que dominan a los otros tres barcos barrenados.

¿Qué sucedió?

El grupo de los contratorpederos en guardería, mandado normalmente desde el *Tigre* por el capitán de navío Braxmeyer,[2] comandante del primer subgrupo, pasó al mando interino del capitán de fragata Quatrefages, que manda el *Aigle* y el segundo subgrupo. De donde, quizá, algunas dificultades de... enlace, aunque los cinco barcos están muy agrupados, verdaderamente.

Pero sobre todo el comandante Quatrefages parece haber previsto la eventualidad de un ataque alemán —puesto que había insistido cerca del estado mayor de la 3ª división de cruceros[3] para que se le avise en caso de hundimiento—, mientras que el comandante interino del primer subgrupo, capitán de corbeta Huet, que manda el *Tigre,* y su vecino el capitán de corbeta Cumunel, del *Panthère,* obedecen a otras preocupaciones. Uno y otro, en efecto, parecen haber estado persuadidos hasta el último momento de que se trataba de una agresión anglosajona.

Después, de todo, el almirante De Laborde, cuando fue a despertarle su jefe de estado mayor, se negó, él también, a creer en un golpe de fuerza alemán...

El teniente de navío Dalle, que mandaba el *Lynx,* fue el único del primer grupo que, como el comandante Quatrefages, estableció comunicación con el *Marseillaise* para que se le avisase.

Efectivamente, en cuanto se dio la orden de hundimiento, el comandante Terlier, jefe de estado mayor de la 3ª división de cruceros, encargó especialmente al teniente de navío Maille que avisase al *Aigle,* mientras que a bordo del *Marseillaise* se llamaba al puente del *Lynx.*

El comandante Quatrefages, a la vez que apresuraba el barrenamiento del *Aigle* y del *Vauban,* había ordenado al comandante Huet hundir los contratorpederos del primer subgrupo. Pero es forzoso reconocer que cuando los alemanes llegaron al muelle encontraron intactos el *Tigre* y el *Panthère.*[4] Y mientras que en otras partes el hundimiento se efectuó en las narices mismas de los soldados de la Wehrmacht, y en ocasiones hasta con los alemanes a bordo, allí no se hizo nada.

EN MISSIESSY

Ente los pontones de Milhaud y Missiessy, en el puente giratorio, fue hundida la grúa de 110 toneladas en ejecución de las órdenes dadas por la Dirección del Puerto

---

[2] En misión de mando de tropas en tierra.

[3] En el *Marseillaise.*

[4] Tres contratorpederos: *Tigre, Lion y Panthère,* así como el torpedero *Trombe,* fueron después remolcados a Italia y puestos en servicio el año 1943 El *Lion* y el *Panthère* fueron hundidos por los italianos en septiembre de 1943 en Spezia. Por el contrario, el *Tigre* y el torpedero *Trombe* fueron restituidos a las fuerzas navales francesas en Bizerta en octubre de 1943.

Vienen después, al Oeste, las dos dársenas vecinas: dársena de los petroleros y dársena de los submarinos. Los cinco submarinos en guardería fueron hundidos gracias a la presencia de espíritu del ingeniero mecánico Glize. La dársena de los submarinos parece, pues, curiosamente vacía.

En la dársena de los petroleros fueron hundidos dos barcos auxiliares, el *Rance* y el *Durance*, por orden de su jefe de grupo, capitán de fragata Le Roch, que manda el tendedor de redes *Gladiateur*, situado al lado.

A la luz del día, el espectáculo que ofrece el *Gladiateur* es bastante inesperado: el comandante Le Roch, menos confiado que otros en la palabra de los alemanes, había tomado la precaución, unos días antes, de acumular en el muelle viejos astiles metálicos, formando un obstáculo destinado a dificultar el avance de un agresor eventual. El dispositivo, en efecto, sirvió. Los soldados de la Wehrmacht tuvieron que limpiar el muelle con un estruendo de chatarra bastante divertido, mientras que el comandante Le Roch, avisado por el submarino más cercano, tenía tiempo para hundir los dos petroleros a sus órdenes y su propio barco. La tripulación del *Gladiateur*, evacuada, está ya alineada en el muelle cuando al fin consiguieron los alemanes franquear el obstáculo. Y el comandante del *Gladiateur*, desde lo alto de su puente —que, por otra parte, se niega obstinadamente a abandonar[5]— habla a sus hombres. .

Más lejos, a lo largo del muelle Oeste de Missiessy, las imponentes superestructuras del *Dupleix*, enteramente evacuado, emergen por completo. Las piezas de 90 y de 203, donde se pusieron las granadas después de haber llegado a bordo los alemanes, empezaron a explotar a partir de las 6 h. 27. Y los incendios provocados —siempre en presencia de los alemanes— en el puesto central y en otros diferentes puntos del barco crecen y empiezan a tomar proporciones enormes. Pero eso aun no es nada: el fuego no llegó a los pañoles de municiones ni al parque de torpedos, cuya inundación impidió la estúpida intervención de los alemanes.

En las conchas de carena, los dos cruceros —*La Galissonière* y el *Jean-de-Vienne*—, aunque dependientes de diferentes autoridades,[6] conocieron una suerte aproximadamente idéntica. Es cierto que ya, en el momento de la transmisión de las órdenes de hundimiento, se les había confundido. Los dos se hundieron, con la popa sobresaliendo de la concha, lo que hace imposible la maniobra de las puertas.

Y mientras que el *Galissonière* golpea al remolcador *Gélinotte*, el *Jean-de-Vienne* bloquea a un barco cisterna: la *Source*.

Pero en esos dos cruceros —que tuvieron dificultades con los alemanes desde muy temprano— las destrucciones no fueron bien hechas. Las armas sobre todo están intactas.

Entre los dos cruceros, el *Lion*,[7] contratorpedero en guardería, en seco. logró, por el contrario, destruir sus piezas con petardos, en cuanto su co-

---

[5] El comandante Le Roch permaneció en su barco toda la jornada del 27.

[6] *La Galissonnière* está en guardería, el *Jean-de-Vienne* forma parte de las F. A. M.

[7] Véase nota 4, página 141.

mandante, el capitán de corbeta Legay, recibió comunicación, por el *Jean-de-Vienne*, de la orden de hundimiento.

En fin, en el muelle Oeste, el *Gerfaut*, del capitán de navío Le Petitpas, que manda la 7ª división de contratorpederos,[8] es barrenado y se hunde inclinado de estribor. El comandante Le Petitpas fue ligeramente herido en la cabeza por la explosión de una de las torretas.

Cerca del *Gerfaut*, la Dirección del Puerto —que, decididamente, no quiso dejarle nada al enemigo— barrenó la grúa de 30 toneladas y hasta el barco cisterna *Le Gave*.

EN EL MUELLE DE NOËL

Al amanecer, el almirante Négadelle, que manda la 3ª escuadra ligera, puede estar satisfecho; haciendo abrir el "puente chino" que salva el canal de las subsistencias, logró hacer creer a los alemanes —y el comandante Bienaymé lo ayudó a ello— que el islote del parque de carbón sólo se comunicaba con el Arsenal por el puente de balsas colocado a la altura del puente giratorio del paso de Missiessy. En consecuencia, los blindados erraron buscando paso y se ganó un tiempo precioso: ningún alemán llegó aún al muelle de Noel.

A las 7 el almirante Négadelle sale del *Volta* y toma sitio en su motora en compañía del jefe y del subjefe de su estado mayor, capitán de fragata Delaire y capitán de corbeta Oudet, respectivamente, y de su oficial de órdenes, teniente de navío Rebut. A bordo de la motora suben igualmente varios oficiales del *Volta* y por último el capitán de fragata Gomart, segundo comandante, y el capitán de fragata Amet, comandante, que salió el último de su barco.

En ese momento, el puente de popa del *Volta* entra en el agua y el contratorpedero comienza a inclinarse de estribor.

—Una vez en tierra —dijo el almirante Négadelle—, en compañía de los oficiales de mi estado mayor, verifiqué que todos los barcos de la 3ª E. L. estaban bien barrenados.

Los barcos a las órdenes del almirante Négadelle, amarrados en el muelle de Noël al nivel del parque de carbón son —al Este del *Volta*— los cuatro contratorpederos *Indomptable, Cassard, Tartu* y *Guépard,* alineados en ese orden.

El *Adroit,* único torpedero de las F. A. M. en el muelle Noël, está amarrado precisamente delante del *Volta,* al Oeste.

El *Indomptable,* mandado por el capitán de fragata Gervais, está caído de babor. El *Cassard* se hundió a plomo, muy pronto, con una señal ondeando en la driza del mástil. "Las órdenes del almirante están cumplidas". Por el contrario, el *Tartu* y el *Guépard* volcaron las objeciones formuladas por el almirante Négadelle el 23 de noviembre,

[8] Esta división forma parte de la 3ª escuadra ligera (F. A. M.).

cuando el almirante Abrial ordenó hundir los barcos a plomo, se encuentran confirmadas, excepción hecha del *Cassard*.

El proceso del hundimiento fue aproximadamente el mismo en todos los barcos de la escuadra ligera:

— Evacuación de las tripulaciones, salvo —entiéndase bien— los equipos de barrenamiento.

— Colocación de los explosivos, encendido de las mechas e inundación de los sollados.

— Evacuación de los equipos que permanecieron a bordo.

Según la longitud de las mechas, las explosiones se produjeron entre 7 y 10 minutos después de la salida de la última lancha.

El contramaestre Dietemann refiere así los últimos instantes del *Adroit* (ex *Epée)*, barrenado en el poste 11, al lado del *Volta:*

—En cuanto transmití al comandante Reboul (que había tomado el mando 48 horas antes) el mensaje "disposiciones finales", la tripulación recibió orden de vestirse, de hacer los sacos y de prepararse para evacuar la nave.

"Había habido libertad de despensa, pero esa decisión se anuló en seguida para evitar incidentes; la evacuación de la tripulación provocaba ya a bordo con el ir y venir de las pequeñas embarcaciones una circulación intensa. Uno de mis marineros de transmisiones, queriendo bajar por una escala demasiado de prisa, se rompió una pierna bastnte gravemente.

"Yo mismo llevé al comandante, en el puente, todos los mensajes O. M. C. transmitidos por el *Strasbourg*, incluido el último "terminamos emisiones O. M. C.". En aquel momento ya estaba desarmado el puente.

"En las primeras horas del día salí del barco y bajé al muelle con los últimos oficiales que quedaban a bordo del *Adroit* para vigilar el dar fuego a las granadas y la inundación de los sollados; cuando nos alejamos del barco las llamas empezaban a lamer los torpedos..."

En el muelle de Noël, al despuntar el día, se encuentran reunidas todas las tripulaciones. Fue en ese momento cuando aparecieron los alemanes. Inmediatamente separaron a los oficiales.

Dietemann, que habla el alemán, se preocupa de hacerse curar la herida. Un alemán, sin una palabra, le pasa su propio paquete de curaciones.

Ya circulan rumores incontrolables, y no serán éstas las últimas bromas propaladas en el transcurso de aquella mañana:

—Que corra; los alemanes separan a los alsacianos y a los loreneses. Si hay alguno entre vosotros, que rompa sus papeles de identidad.

Un poco más lejos, en el muelle de Noël, se oyen unos disparos. Es verdad que los infantes alemanes, poco numerosos y visiblemente poco tranquilos, tienen el dedo muy sensible:

—Ladra un perro mascota —dice Dietemann—, y un alemán vacía su cargador.

Un Unteroffizier (suboficial) reparó en Dietemann, se le acercó y le dijo en alemán, con aire consternado:

—¡En menos de una hora todo se lo llevó la trampa!

Durante ese tiempo, el *Androit* se inclina cada vez más de babor, y después empieza a enderezarse. El agua asoma por el puente.

Unos momentos antes de que los alemanes irrumpiesen en el muelle de Noël, el almirante Négadelle había ido hasta la altura del paso Castigneau, en el extremo Este del muelle, más allá del *Guépard*, para verificar si los otros barcos de la 3ª escuadra ligera están bien barrenados.

Ve a su derecha, en el extremo del muelle Oeste de las Grandes Conchas, el *Vauquelin* y el *Kersaint*, que, amarrados en pareja, se volcaron el uno sobre babor y el otro sobre estribor y parecen sostenerse mutuamente. Del otro lado, en la dársena Vauban, el almirante ve los torpederos *Casque* y *Mameluk* y el contratorpedero *Verdun*, Todos están inclinados y medio sumergidos.

Fue al regresar, tranquilizados, de la atalaya de Castigneau cuando el almirante Négadelle y los oficiales que le acompañaban se encontraron en presencia de los alemanes. Los oficiales fueron invitados a entregar sus revólveres.

—Por intermedio de mi jefe de estado mayor, que habla el alemán —dijo Négadelle—, pedí que se me condujera ante un oficial con quien pudiera discutir. Después de un breve alto cerca de un oficial de marina alemán, a la altura de los torpederos en guardería, y que sólo se ocupaba de la situación de aquellos barcos, una parte de los cuales aún estaba en sus líneas de flotación normales, fui llevado a la salida del arsenal, cerca del *Strasbourg*, donde ya estaban reunidos numerosos oficiales.

Hay que retener dos cosas importantes en lo que precede:

—De una parte, por primera vez desde la iniciación de la operación *Lila*, se habla de un oficial no de la Wehrmacht, sino de la Kriegsmarine (marina de guerra alemana).

—De otra parte, el almirante Négadelle observó la situación normal —se siente la tentación de escribir "anormal" en aquella mañana del 27 de noviembre— de varios torpederos en guardería amarrados en el muelle de Noël.

Esos torpederos, en número de cinco, pertenecen a dos subgrupos:

El *Foudroyant* y el *Hardi* forman parte del primer sub-grupo,[9] mandado desde el *Foudroyant* por el capitán de fragata Arden, mientras que los otros —*Siroco*, *Trombe* y *Bison*— constituyen el segundo subgrupo, a las órdenes del capitán de corbeta Hennequin.

Con esos diferentes barcos no pudo comunicarse el comandante Amiel, que intentó en vano pasarles desde el *Dunkerque* la orden de hundimiento.

Además, ocurrió con los comandantes del *Foudroyant* y del *Hardi* lo que con muchas otras personas en Tolón aquella mañana: los dos se obstinaron durante mucho tiempo en creer que se trataba de un ataque anglosajón. En consecuencia, no habían tomado espontáneamente

---

[9] Con el *Lansquenet*, barrenado en La Seyne.

ninguna disposición para el hundimiento de sus barcos hasta el momento en que el comandante Arden, comprendiendo al fin que se trataba de otra cosa que un raid de la aviación aliada, tuvo la idea de informarse en el *Adroit*. En cuanto tuvo conocimiento de la orden general de hundimiento, el comandante del primer subgrupo hizo lo necesario para inutilizar los dos barcos, el *Foudroyant* y el *Hardi*. Barrenamiento sumario, "chapucero", pero que, sin embargo, tuvo éxito gracias al retraso con que llegaron al muelle de Noël los alemanes.

Pero en el segundo subgrupo aún están intactos en el momento en que llegan los alemanes, dos de los tres barcos: los torpederos *Bison* y *Trombe*.[10] El barrenamiento, emprendido con enormes retraso por falta de contacto entre el *Siroco* y el *Dunkerque*, fue detenido por los alemanes antes del sabotaje y la inundación. Unicamente el *Siroco*, avisado unos momentos antes que los otros dos, puesto que estaba en él el comandante del subgrupo, tuvo tiempo a barrenarse.

Por el contrario, la división metropolitana de policía pudo comunicarse en tiempo útil —y también en el muelle de Noël— con sus torpederos *Bordelais* y la *Palme*, que fueron ambos barrenados, volcados y hundidos con todas las destrucciones realizadas. Y la Dirección del Puerto, por su lado, aseguró el barrenamiento del dique de flotamiento de 100 toneladas.

EN LA DARSENA CASTIGNEAU

Cuanto más se avanza hacia el Este, menos numerosos son los barcos pertenecientes a las F. A. M. En la dársena Castigneau sólo el contratorpedero *Vautour*, de la 3ª escuadra ligera, recibió directamente órdenes del *Strasbourg*. Su comandante, capitán de fragata Bienaymé, circula en aquel mismo momento sobre un carro alemán y se esfuerza en extraviar el destacamento que debía operar en el muelle de Noël.

Poco después de su partida, funcionaron a bordo del *Vautour* todos los explosivos; el barco está casi enteramente sumergido con siete metros de agua en la popa y acaba de ladearse de un golpe hacia babor, ante los ojos del teniente de navío Jacquard. El segundo comandante está allí aún, en efecto, en el muelle de las máquinas, con toda la tripulación, que los alemanes han rodeado y se disponen a conducir a la puerta Castigneau.

Próximo al *Vautour* —y avisado por él—, el gran *Foch* reposa sobre el fondo y el agua llega a los tragaluces superiores. Pero si se está efectuando el barrenamiento, las operaciones de sabotaje se redujeron, por el contrario, al mínimo estricto cuando el comandante Hamel creyó, a las 6 y 12, que los alemanes que veía llegar en tromba al muelle de las máquinas iban a subir a su barco.

En realidad, el comandante Hamel los sigue esperando...

Del otro lado del *Foch*, también en el muelle de las máquinas, ha-

---

[10] Véase nota 4, página 141.

ciendo en cierto modo *pendant* con el *Vautour*, el torpedero *Poursuivante*, de la división metropolitana de policía (13ª D. T.), está igualmente barrenado y volcado, con todas las destrucciones realizadas.

En fin, allí como en todas partes, la Dirección del Puerto ejecutó las órdenes del comandante Still: están hundidos cinco de sus remolcadores,[11] así como la gabarra *Endurante*.

Exactamente al lado, no obstante las órdenes particulares que excluían el hundimiento de las pequeñas embarcaciones de la 1ª flotilla de patrulla, los dragaminas *Havraise* y *Cap-Noir*, lo mismo que el *Champlain*, fueron barrenados... por contagio, podría decirse.

Finalmente, el espectáculo que ofrece a la luz del día la dársena Castigneau, que abrigaba 15 barcos de todas las dimensiones, desde el *Foch* hasta el remolcador más pequeño, es impresionante: todo está allá prácticamente destruido y hundido, a excepción de tres remolcadores: el *Goliath* y, en la concha 2, el *Provenzal* y el *Niobé*.

EN LA DARSENA VAUBAN

Como lo comprobó desde la atalaya de Castigneau el almirante Négadelle, los tres buques de la escuadra ligera amarrados en el muelle de la artillería, en la dársena Vauban —contratorpedero *Verdun* y torpederos *Casque y Mameluk*— están barrenados. El *Verdun* (como el *Cassard* en el muelle de Noël) se hundió a plomo. Los dos torpederos están inclinados.

En los tres barcos, las operaciones de barrenamiento, iniciadas, sin embargo, sin retraso después de recibidas las órdenes lanzadas por el *Strasbourg*, hubo que terminarlas en presencia de los alemanes, a quienes también allí hubo que entretener parlamentando.

En los cuatro submarinos en guardería amarrados en la concha Vauban, semiéxito, semifracaso: el *Aurore* y el *Achéron* están hundidos, pero los alemanes ocupan los otros dos: *Eurydice* y *Galatée*, cuyo barrenamiento pudieron impedir.

Siete pequeñas embarcaciones de la 1ª flotilla de patrulla están intactas, conforme a las órdenes permanentes que no preveían su hundimiento. Están allí tres dragaminas de la sección 12: *Courlis*, *Homard* y *Granit*, el *Chasseur-25* de la XXXª S. D., los dos barcos de la 105 S. D.: *Brin-de-jonc-des-moulinais* y el *Josette-Claude*, el segundo de los cuales había aparejado a las 6 h. 15 con el *Jean-Bart-II*, por orden del T. N. Brugerolles, para ir a cumplir misiones eventuales de salvamento en la rada; pero que, en la noche, habiendo perdido de vista al *Jean-Bart-II*, se había incorporado a su jefe de sección.

También está allí el *Bernard-Danielle*, del T. N. Brugerolles; fue, en efecto, porque su propio dragaminas no estaba en situación de salir, por lo que el jefe de sección 145, dejando el mando del *Bernard-Danielle* al comandante del *Chasseur-25*, partió a bordo del *Jean-Bart-II*.

---

[11] *Serveaux IV. Six fours, Earon, Sicie* y el gran *Laborieux*.

Por el contrario, en Mange-Garry,[12] dominio de la Dirección del Puerto, puede verse una confusión de remolcadores hundidos e inclinados unos sobre otros: hay allí 18 remolcadores y dos gabarras, todos barrenados.[13] Un solo remolcador —de 21 barcos uno, el *Robuste*— está aún a flote.

En el Sur de la dársena Vauban se ve, en el momento en que despunta el día, a los alemanes avanzar por el muelle Norte de las Grandes Conchas, en dirección del aviso *D'Iberville*, que está emparejado con dos barcos pequeños: el *Aude* y el *Globe*. Pero como se trataba de un espectáculo minuciosamente ordenado, los tres barcos, juntos, se hunden en el agua ante los ojos de los alemanes, en el minuto preciso en que éstos llegan a su altura.

Realmente, no hubo sorpresa para el capitán de fragata Dauch, que manda el *D'Iberville* y que, hacia las 5, había sido prevenido por el comandante de la división metropolitana de policía. Los tres cañones del aviso fueron destruidos con petardos y las máquinas saboteadas antes de abrir las compuertas. Igualmente, la defensa litoral pudo comunicarse aproximadamente a la misma hora con los comandantes del *Aude* y del *Golo*.

El *Aude*, que está amarrado en el muelle, se hunde a plomo y queda parcialmente visible. El *Golo*, que viene después, se separa del *Aude* y se inclina a estribor, mientras que el *D'Iberville*, con un movimiento contrario, se inclina hacia babor antes de hundirse y desaparecer por completo.

EN LAS GRANDES CONCHAS

Los alemanes, que llegaron a las 7 a los muelles de las Grandes Conchas, no tendrán más suerte con el imponente *Dunkerque* que con las tres pequeñas naves del muelle Norte.

En efecto, el comandante Amiel acaba de terminar el barrenamiento del acorazado. Los sabotajes con soplete y mazo se hicieron según las reglas en las máquinas, en los fogones y en la dirección de tiro. Se colocaron los petardos para la destrucción de los cañones y, a las 6 y 55, se abrieron las compuertas de la concha para hacer posible la inundación de los sollados.

A las 7 h. 05, cuando los alemanes aparecieron en el muelle Oeste y rodean los restos enlazados del *Vauquelin* y del *Kersaint*, hundidos unos minutos antes, toda la tripulación del *Dunkerque* procedía a la evacuación de los sacos y de los efectos personales y se va reuniendo en el muelle. A bordo del acorazado se suceden las explosiones, cada vez más frecuentes... y cada vez más violentas también.

---

12 El canal de Mange-Garry comunica la dársena Vauban y la dársena vieja.

13 Los remolcadores *Cepet*, *Héron II*, *Tabarca*, *Corse*, *Marseillaise IV*, *Serveaux VI*, *Coudon*, *Carqueiranne*, *Loup*, *Zèbre*, *Thésée*, *Camelia*, *Lagoubran* *Massilia*, *Serveaux XIV*, *Murène*, *Fabrégas*, *Cap-Brun* y las gabarras *Prudence* y *Agissante*.

—¿No está minado el muelle? —pregunta el jefe del destacamento de la Wehrmacht.

—No —responde lacónicamente un marinero del *Dunkerque*.

Pero el alemán no está tranquilo. Se impacienta viendo el ir y venir que se prolonga, entre el barco y el muelle, para el transporte de los sacos, y le pone fin brutalmente. La tripulación del *Dunkerque*, encuadrada por los alemanes en armas, es conducida hacia el Arsenal.

Por el contrario, los alemanes tuvieron más suerte con los submarinos *Espoir* y *Vengeur*, a seco en la gran concha N. O., a bordo de los cuales no pudo hacerse ninguna destrucción por falta de granadas.

EN EL ANGULO ROBERT

Más lejos, hacia el Este, en el Angulo Robert, el viejo *Condorcet* es el único superviviente de la división de las Escuelas.

A las 7 el comandante Deglo de Besse, que terminó el barrenamiento de su transporte de aviación con un sargente alemán y tres hombres de la Wehrmacht a bordo, está en el muelle escoltado por un piquete alemán, delante de su barco —el *Teste*—, que se hunde y comienza a inclinarse.

—El sargento alemán anota mi nombre —dice el comandante Deglo de Besse—, y me pregunta si el barco va a saltar, a lo que respondo que no. Me amenaza con fusilarme si el barco salta.

Al lado del *Teste*, que acaba de hundirse inclinándose a babor, el *Provence* ya está hundido. El almirante Jarry y el comandante Le Merdy ya están lejos, por lo demás; se han unido, en la puerta principal del arsenal al mayor general Dornon y a los oficiales reunidos en el puesto de guardia.

En el *Teste*, como en el *Provence*, no se hizo ninguna destrucción de máquinas con petardos. Eso se deducía de las instrucciones dadas por el almirante Jarry cuando recibió del jefe de estado mayor del almirante Marquis la orden *verbal* de atenerse, en caso de hundimiento, a las instrucciones dadas por De Laborde.

He aquí lo que acerca de eso dijo el almirante Jarry:[14]

—El hecho de que quedase alguna duda en mi espíritu sobre la oportunidad de esas destrucciones en barcos de débil valor militar *(Provence, Commandant-Teste)*, el peligro que podían presentar para el personal por razón de la proximidad muy grande de los tres barcos *(Condorcet, Provence, Commandant-Teste)* con personal aprendiz numeroso, me llevó a diferir, hasta nueva orden, la colocación de los petardos de destrucción.

"Así, pues, no estaban colocados el 27 de noviembre por la mañana. Estaban en el pañol.

"Por el contrario, el barrenamiento de los dos barcos había sido bien estudiado. Se ejecutó como se había previsto.

---

[14] En su informe del 1 de diciembre de 1942.

"El sabotaje de ciertos materiales de artillería, igualmente previsto, también fue ejecutado".

En cuanto al viejo *Condorcet*, si sigue allí es porque no es más que un pontón, a la entrada de la cadena vieja, y, como se había previsto, no sufrió ni destrucción ni sabotaje.

EN LA PUERTA PRINCIPAL DEL ARSENAL

En el muelle, en frente de las Grandes Conchas, da acceso al Arsenal la puerta principal. Es allí, en el puesto de guardia, donde están vigilados el almirante Dornon y los oficiales que los alemanes encontraron en la prefectura marítima y en la dirección del puerto.

Hacia las 6 h. 45 el almirante Jarry fue conducido, él también, a la puerta Principal y espera, como el almirante Dornon, sin saber cuáles son las intenciones de los alemanes.

De pronto regresa el Hauptmann que había consentido en hacer llevar unas sillas. Llama al alférez Piéters:

—Sígame.

Salen los dos del puesto por la puerta Sur. El Hauptmann se detiene delante del carro y le dice a Piéters

—Va usted a ir a buscar un coche.

—¿Un coche? —dice con extrañeza el alférez—. No hay...

—Sí —el Hauptmann está bien informado—; hay allá abajo, en el centro auto...

Pero Piéters muestra a su interlocutor los marineros reunidos que hormiguean alrededor del Arsenal.

—¿Qué quiere usted hacer con un coche en medio de esa muchedumbre?

El Hauptmann llama con un gesto a tres soldados alemanes, que se acercan, fusil al brazo, como cazadores en batida.

—¿Es para obligarme a ir? —pregunta Piéters.

—No; es para que atraviese usted la muchedumbre hasta el parque de autos.

—¿Con estos tres hombres? Van a hacerse matar... ¿No ve usted cómo están sobreexcitados esos marineros?

—Bien —dijo el alemán—; entonces vaya usted solo..., pero no olvide que sus compañeros están aquí y responden por usted...

El alférez Piéters no tiene más que obedecer. Sale del puesto y se dirige hacia el parque de autos, rodeado inmediatamente por marineros ansiosos que le preguntan.

—¿Qué se hace, mi teniente? ¿A qué se espera para caerles encima?...

Piéters los calma lo mejor que puede:

—No podéis hacer nada, no tenéis armas. Mirad ese tanque; al menor movimiento tira sobre el montón.

Prodigando acá y allá palabras de apaciguamiento, Piéters llega

por fin al centro de autos en donde comprueba que, en efecto, están estacionados intactos tres coches de enlace del estado mayor de la prefectura marítima. Consigue sacar uno, no sin tener que parlamentar con las gentes del servicio de autos, que con conciencia —pero también con una inconsciencia cuartelinesca— le pedían la orden de misión y le recordaban las formalidades reglamentarias.

La vuelta en coche, por enmedio de los marineros, se efectúa difícilmente, pero sin incidente grave, y al fin Piéters logra estacionar su vehículo delante del puesto de guardia, exactamente detrás del carro alemán, que sigue allí.

EN EL ENFILAMIENTO GRANDE Y EN EL PEQUEÑO

Si alrededor de la puerta Principal del Arsenal y en la plaza de armas hay una multitud de marineros, son civiles, por el contrario, los que se apiñan en el muelle Cronstadt, mantenidos en calma por los centinelas alemanes.

Es que el muelle Cronstadt es realmente el sitio en que se encuentran la población tolonesa y la marina: da a la dársena vieja y señala el fin del perímetro reservado del Arsenal. Aquella mañanita del 27 de noviembre la población tolonesa puede ver desde el muelle Cronstadt algunos de "sus" barcos, y en primer lugar, muy cerca, delante de los ojos, los de la dársena vieja, del enfilamiento grande y del pequeño. Las gentes se señalan unas a otras el gran enfilamiento, los lugares vacíos, ayer aún ocupados por barcos que las aguas ya han cubierto, y lanzan exclamaciones al ver, en el enfilamiento pequeño, el espectáculo desolador de los avisos volcados, medio sumergidos.

Y, sin embargo, no sólo no hay allí más que pequeños barcos, sino que además la proporción de los hundimientos es mucho menor en la dársena vieja que en los otros lugares del puerto.

Eso se explica en parte por las órdenes dadas a la 1ª flotilla de patrulla y también por la sorpresa: los alemanes, si no llegaron a Milhaud hasta las 5 y 45 y al muelle de Noël y las Grandes Conchas hasta las 7, en el muelle del gran enfilamiento irrumpieron a las 5 h. 15.

El capitán de navío Fontaine, que manda desde el *Incomprise* la división metropolitana de patrulla, no había, sin embargo, perdido el tiempo desde las 4 h. 50, es decir, desde la llamada telefónica del comandante Le Nabec. Había logrado avisar a sus barcos dispersos por todo el puerto —desde el *Bordelais* en el muelle de Noël hasta el *D'Iberville* en la dársena Vauban— y por la rada: el *Mars* en el Lazareto y el *Bayonnaise* en el malecón grande. Pero en el momento en que los alemanes llegaron delante del *Incomprise* disparando al aire ráfagas de pistolas ametralladoras, apenas si estaba acabado el sabotaje de las piezas y aún no había comenzado el barrenamiento propiamente dicho. El *Incomprise*, pues, sigue a flote. Por el contrario, el torpedero vecino, el *Baliste* —C. F. Cusset—, que ya tenía encendidos los petardos, se

hundió a las 5 h. 30 ante los ojos de los alemanes. Por la mañana ya había desaparecido completamente, lo mismo que el *Chasseur-IV*, al cual barrenó y hundió el teniente de navío Amiot a pesar de las consignas dadas a la primera flotilla de patrulla.

Pero los cuatro dragaminas de la XXX S. D. —*Altona, Caducée, Ariel* y *Lennyon*— están aún allí, como también están, en frente, en el pequeño enfilamiento, los de la 11ª S. D.: *Calmar* y *Chanterève*, y los de la 13ª S. D.: *Paon* y *Roche-Bleue*.

No obstante, también hubo en el pequeño enfilamiento una serie de hundimientos: cinco avisos se volcaron y hundieron en el momento en el que los alemanes llegaban al muelle: los tres avisos de la 3ª escuadra, *Impétueuse, Chamois* y *Curieuse*, están caídos sobre un costado, con todas las destrucciones realizadas, así como los dos avisos de las escuelas, *Yser* y *Dédaigneuse*. Fue la tripulación de una de las naves pequeñas del enfilamiento pequeño —un barco de escolta cuyo nombre se ignora— la que entre las 5 h. 30 y las 5 h. 45 lanzó los gritos que oyó desde la calle de la República el comisario Prade:

—¡Hip! ¡Hip! ¡Hip! ¡Hurra!... ¡Uno más que no será de los boches!

ENTRETANTO, LOS SUBMARINOS...

En el puerto comercial y en el Mourillon no ha cambiado nada desde la salida de los cinco submarinos evadidos y del hundimiento de los otros cuatro que quedaron en el muelle. Los alemanes ocupan el arsenal del Mourillon, las baterías de costa, los muelles, el malecón grande y, entre esos diferentes puntos y el fuerte Lamalgue, circulan a toda velocidad motos y coches de enlace.

Los submarinos evadidos van ahora de camino hace ya cerca de dos horas.

—Despunta el día hacia las 7 —dice el comandante del *Casabianca*—. Navegamos a 40 metros de profundidad, rumbo al Sur, y volvemos a tomar la vista periódicamente y a escuchar en los intervalos las emisiones de ondas muy largas en nuestros receptores submarinos.

"A las 8 volvemos rumbo al Norte.

"Nuestra alegría por haber salido de nuestra cárcel sería pura si no oyésemos, siniestramente repercutidas y transmitidas por el agua, las espantosas explosiones de la escuadra, que no tuvo tiempo material de encender las calderas para salir y que tiene que hundirse.

"Nos imaginamos que es bombardeada por los alemanes. Sobre Tolón se eleva una nube inmensa de humo negro..."

A bordo del *Marsouin*, el comandante Mine, después de haber anotado: "Las 7. Nada a la vista", aprovecha la calma para confiar la observación a su segundo y bajar del quiosco a saludar a sus "leones"

Les repite a todos, de puesto en puesto:

—Todos habéis comprendido: los boches nos atacaron cobardemente.

Estamos libres de los juramentos que nos exigieron jefes prisioneros. Reemprendemos la lucha y vamos a Africa del Norte. Gracias a todos vosotros, una vez más, el *Marsouin* está sano y salvo. ¡Viva el *Marsouin!*

Al pasar, el comandante Mine acaricia con la mano a la perra mascota de a bordo, "La Musclée", que se había escondido en el momento de la salida, pero que reapareció poco después, con gran alegría para la tripulación.

Uno de los marineros, que llegó a bordo en el último minuto, puede tomarse ahora el tiempo de contar su despertar y la carrera desenfrenada hasta el muelle. Concluye:

—¡Cómo deben gruñir los compañeros que hemos dejado en tierra! Peor para ellos; no tenían más que darse prisa.

El comandante Mine es feliz al comprobar el "tonus" de su tripulación. Pero él no está exento de cuidados. El viejo *Marsouin* fue bastante duramente maltratado y está lejos de navegar en las condiciones de una travesía normal.

Está útil un solo periscopio, y no del todo. No se le puede izar ni bajar a voluntad: llega automáticamente hasta el tope y para maniobrarlo hay que recurrir a cambios de velocidad. Las bombas tienen que trabajar a toda marcha, porque entra agua por las líneas de árboles. En cuanto a las reservas de gasoil, no permiten hacerse muchas ilusiones: el *Marsouin* dispone, en el mejor caso, de cinco noches de marcha con diesel. Mas, para llegar a Argel, necesita por lo menos tres días sumergido y tres noches en superficie...

Casabianca, Marsouin, Iris y *Glorieux* siguen su camino —rumbo al Norte el primero, rumbo al Sur los otros tres— y ven, en el mismo momento, la enorme columna de humo que se eleva en el cielo de Tolón.

Del quinto evadido, de *La Vénus,* el día, al despuntar, dejó ver el último rastro. El capitán de navío Clatin, que manda el *Océan* en Saint-Mandrier, anota, en efecto: "Por el día, una gran mancha aceitosa era visible a 1,500 metros aproximadamente al Este del faro del malecón de Saint-Mandrier..."

SAINT-MANDRIER, LA SEYNE...

Por su parte, el comandante Clatin, que no tenía que barrenar su viejo acorazado transformado en pontón-escuela, hizo hundir —para ejemplo— una pequeña embarcación: la *Roche-Françoise.*

—La *Roche-Françoise* —dice el comandante Clatin— era una trainera dragaminas armada con una pieza de 75 y dos ametralladoras; aunque era una pequeña embarcación, era, no obstante, una nave auxiliar que podían utilizar los alemanes. A este título, podía ser barrenada. Además, había en ese barrenamiento, ejecutado ante los ojos de nuestra tripulación, un elemento moral que yo no tenía derecho a olvidar en aquellas circunstancias...

Al despuntar el día en Saint-Mandrier, la *Roche-Françoise* acaba de hundirse a plomo, quedando a la vista lo alto de la chimenea.

Fue entonces cuando un Oberlieutenant de la Wehrmacht, acompañado de un intérprete, se presentó en el portalón de estribor de popa del *Océan* —de donde se quitó la tabla que da acceso al barco— y pidió hablar con el comandante.

El capitán de navío Clatin se acerca:

—Su almirante ha capitulado —le grita el intérprete—. Usted debe capitular también.

La palabra —mal traducida quizá— es poco feliz.

—No capitularé si no es a la vista de una orden de mi jefe o por la fuerza —responde el comandante Clatin, quien añade que manda una escuela en la que no hay más que alumnos civiles.

Los alemanes, perplejos, se retiraron. Regresarán veinte minutos después y ordenarán al comandante Clatin bajar inmediatamente del barco y hacerlo evacuar.

"Nueva negativa —anota el comandante del *Océan*—. Se deciden al fin a poner por sí mismos la tabla y suben a bordo, no sin dificultad. El Oberlieutenant llega con la mano tendida".

El comandante Clatin, de ningún modo dispuesto a fraternizar, protesta vehementemente contra la violación por los alemanes del compromiso de honor que regula la suerte del campo fortificado de Tolón.

—El oficial —dice el comandante Clatin— me pone entonces la mano sobre el hombro y, declarándome "prisionero de guerra", me da cinco minutos para dejar el barco.

Mientras se desarrollaba esa escena, el ingeniero mecánico general Le Floch volvía a salir en sidecar, esta vez para ir a ver al general que mandaba las tropas alemanas en operaciones en Saint-Mandrier. El general había instalado su P. C. avanzado a la salida del Creux-Saint-Georges.

—Dirijo —le explica el ingeniero general Le Floch— una escuela civil que prepara a muchachos de familias humildes y candidatos a un enganche eventual en la marina.

—¿No tiene usted ningún militar consigo? —pregunta el general.

—. . .el cuadro de profesores y de instructores se compone de oficiales y suboficiales de la marina destacados para la instrucción.

El general, finalmente, se contenta con dar al director de la E. M. Ch. orden de entregar las armas y municiones que pueda haber en su establecimiento.

—Cuando señalé al general alemán mi intención de izar los colores franceses a las 8 —añade el ingeniero general Le Floch —, éste me respondió que tenía derecho a hacerlo, porque él no venía como enemigo.[15] Desde entonces el pabellón francés flota permanentemente día y noche sobre el edificio de la dirección y los colores son izados y arriados

[15] El informe de donde proceden estos detalles está fechado el 29 de noviembre de 1942.

a las horas reglamentarias en la puerta principal de la escuela con el ceremonial acostumbrado. En seguida advertí que contaba seguir la instrucción según el programa normal.

"Hacia las 8 y media el jefe del destacamento alemán que ocupaba la escuela me pidió la entrega de las armas y municiones, advirtiéndome que los oficiales podían conservar su revólver. Patrullas alemanas emprendieron en seguida un registro muy serio de todos los locales para verificar que no había oculta ningún arma."

El mismo general —que parece relativamente complaciente— recibirá unos minutos después del ingeniero general Le Floch al comandante Clatin, y este último le explicará, aproximadamente en los mismos términos, que dirige a bordo del *Océan* una escuela "civil" de grumetes.

—Estuvimos a punto de disparar contra ustedes —le responde el general que le notifica sus órdenes; todo el personal militar —instructores, oficiales y marineros— debe ser desembarcado y conducido, con el comandante, al fuerte Napoleón.[16]

Pero el comandante Clatin hace valer que los grumetes no pueden, "sin daño para el buen orden", ser abandonados a sí mismos. El argumento es de esos a que no puede mostrarse insensible un general alemán... El comandante del *Océan* es, finalmente, autorizado a volver a bordo, donde seguirá, con toda su tripulación, hasta nueva orden.

Es mejor así no sólo para el comandante Clatin y sus hombres, sino también para los que ya están reunidos en el fuerte Napoleón o que van a llegar a él; en efecto, todo el personal de la base aeronaval de Saint-Mandrier, los marineros de los batallones del frente de mar, los servidores de las baterías de costa, son enviados sucesivamente —sin bagaje ni saco— a aquel viejo edificio que no tiene ninguna dependencia utilizable y donde no hay el menor depósito de alimentos.

Así, desde las primeras horas de la mañana, habrá en el fuerte Napoleón 2,800 hombres y 80 oficiales de todas procedencias.

En conjunto, las destrucciones se hicieron aproximadamente en todas partes, desde Sanary hasta las islas de Hyères, salvo en la Cride y en la batería de 138 de Les Sablettes (parcialmente saboteada), antes de la ocupación de las baterías y de los fuertes por los alemanes.

En La Seyne, los tres barcos amarrados en el muelle de los astilleros —*Mogador*, *Valmy* y *Lansquenet*— fueron barrenados.

Sin embargo, hasta las 8 aproximadamente los alemanes —que habían llegado directamente a Saint-Mandrier en plena noche— no ocuparon La Seyne por la fuerza.

En los astilleros, los despachos y los talleres habían sido abiertos como todos los días, y todo el mundo estaba en su trabajo cuando el director, señor Larzillère, fue a dar la orden de evacuar, invitando a todos a regresar a sus casas... a pie, porque, en aquella ocasión, todos los servicios de transportes estaban detenidos, empezando por el *Alcyon*...

Eran las 8 exactamente.

---

[16] En Tamaris.

—En el momento en que yo franqueaba la puerta principal de los astilleros —relata el señor Steinmetz—, un teniente alemán descendía de un auto y gritaba a unos soldados que acababan de saltar de uno de los numerosos tanques que llegaban a la plaza Noël-Verlaque: "Pronto, entrad ahí, tomad posesión de los barcos, haced evacuar las casas y abrid fuego a la menor resistencia".

EN LA RADA

Hasta aquí apenas se ha tratado —fuera de la evasión de los submarinos del Mourillon, de la destrucción de la batería de 13.2 del malecón grande o del breve encuentro que marcó el principio del hundimiento del *Strasbourg* —de operaciones militares propiamente dichas—. Sin embargo, retumba el cañón y la golpeada tos de las ametralladoras no dejó de hacerse oír, por así decirlo.

Son los pocos barcos a los cuales su misión obliga a estar en la rada los que recibieron las descargas y los tiros por los cuales los alemanes instalados en la torre grande y en Saint-Mandrier manifestaron su disgusto a consecuencia de la salida de los submarinos.

El *Mars,* que se encuentra desde la víspera de gran guardia en el Lazareto, fue seriamente sacudido desde el comienzo por el bombardeo aéreo. Una bomba grande, sobre todo, cayó a menos de 200 metros de él, por babor. Después, ya de día, barrieron su puente en varias ocasiones ráfagas de ametralladora tiradas desde la torre grande.

A las 7 y 56, tomadas todas las disposiciones para el hundimiento, el capitán de corbeta Palut mandó izar los colores y ordenó la evacuación total del barco, a bordo del cual habían quedado sólo los equipos de barrenamiento. A las 8 h. 04 el *Mars* se inclinaba sobre estribor y desaparecía completamente.

El *Bayonnaise,* de guardia en el malecón grande, vivió minutos más movidos desde el momento —poco antes de las 6— en que el capitán de corbeta Nicolás Barrelón hizo enarbolar los colores y lanzó un disparo de D. C. A.

Al alba, un patrullero se deja ver no lejos del *Bayonnaise* y ofrece acercarse. El oficial que manda ese patrullero no es otro que el teniente de navío Brugerolle, que había salido con el *Jean-Bart-II* para prestar auxilio, eventualmente, a los barcos que pudieran encontrarse en una situación crítica. Una vez en la rada, el teniente de navío Brugerolles amarró el *Jean-Bart-II* en la boya 2, al lado de una chalana portarredes.

"Al amanecer —dice ese teniente de navío, jefe de la sección 145 de dragaminas— vi al torpedero de guardia en el paso pequeño, en la boya A, y después supe que era el *Bayonnaise*. Pensando que aquel torpedero podría tener algunas dificultades para el salvamento de su personal, les dije con reflector: "Si puedo serles útil, estoy a sus órdenes". Me respondió inmediatamente: "Venga a lo largo..." En aquel momento una ráfaga de proyectiles rastreros salió del Sur del taller de torpedos en dirección del torpedero, que dejó de transmitir.

"Llamé inmediatamente, después de haber puesto a mi personal al abrigo debajo del puente y de no haber conservado conmigo en la barra más que al maestre de maniobra Raymond Rault, patrón del *Jean-Bart-II*.

"Al cabo de poco tiempo, las armas automáticas que tiraban desde el taller de torpedos nos tuvieron bajo sus fuegos. Continuamos nuestro camino, dirigiendo el barco tumbados sobre el entarimado del abrigo de navegación. Como continuara el fuego, hice virar hacia el Oeste para presentar la popa al asaltante y alejarnos.

"Cuando intenté acercarme de nuevo al torpedero, las ametralladoras pesadas reanudaron el fuego contra nosotros. Mi mástil de carga se abatió sobre el puente, el martinete cortado, mientras el puente superior era acribillado de balas. Doy entonces orden de alejarnos de la *Bayonnaise* para evitar que se tirara contra el personal de aquel barco y tomé el camino de los pontones de Milhaud; las ametralladoras tiraron aun contra nosotros durante algún tiempo."

Eran alrededor de las 7 h. 40 cuando el *Jean-Bart-II* —que desde el *Bayonnaise* había sido tomado por el *Bernard-Danielle*— se aproximó al torpedero, atrayendo por aquella inocente maniobra un diluvio de metralla que hizo en el puente del *Bayonnaise* dos heridos, uno de ellos, el maestro fusilero René Gauthier, grave.

El comandante Barrelón, viendo alejarse al patrullero que hubiera podido ayudarle a evacuar a su personal, terminó, bajo el fuego enemigo, con sus propios medios, el hundimiento de su barco y la evacuación del mismo.

Anota:

"*Las 7 y 45.* Habiendo ya suficiente luz del día para permitirme enviar mi personal al malecón grande, comencé la evacuación del barco (el malecón grande había sido barrido muchas veces por ráfagas de ametralladoras durante la noche).

"*Las 7 y 55.* En el momento en que yo ordenaba el barrenamiento a imitación de todos los barcos de combate, ráfagas de ametralladoras procedentes de la torre grande y quizá también de las Grandes Conchas alcanzan el puente del medio. Hago poner en el agua del costado opuesto todos los disponibles y quedo a bordo para protegerlos del tiro procedente del Norte y de un tiro eventual procedente de Saint-Mandrier, adonde acababa yo de ver llegar una columna motorizada. Se reanuda el lanzamiento de minas con paracaídas.

"*Las 8 h. 00.* Tiran una nueva ráfaga de ametralladora hacia el AR del barco (lado del malecón grande).

"*Las 8 y 06.* El *Bayonnaise* empieza a inclinarse, el resto del personal se echa al agua.

"*Las 8 y 20.* El *Bayonnaise sè acuesta* sobre estribor. No asoma fuera del agua más que la verga".

El personal del *Bayonnaise,* reunido todo sobre el malecón grande, será llevado en la motora a la torre grande. Y, una vez acabado ese transporte, el comandante del *Bayonnaise* —que no hace las cosas a

medias— lanzará la motora, con las tomas de agua abiertas, contra las rocas.

SALVAMENTO DRAMATICO

El hundimiento del *Bayonnaise* no constituye el último episodio heroico de aquella movida mañana en el malecón grande. Está allí aún el pequeño remolcador de maniobra de la red, el *Dardennes*, que, después de haber abierto la puerta a los submarinos y asistido a la destrucción de la pieza de D. C. A. del Feu Vert, pasó, según las propias palabras del patrón, Franceschi, "un momento desagradable".

—Se veía el paso como en pleno día cuando los submarinos franquearon las redes —cuenta Franceschi—. Di orden de soltar el remolque y apagué las luces de posición. Nos alejamos lo más rápidamente posible de la zona peligrosa. Los submarinos, habiéndose sumergido en cuanto salieron, se habían hecho invisibles para los aviones, pero en aquella época del año las aguas son muy fosforescentes y los aviones tomaron la estela del *Dardennes* por la de un submarino...

Fue en recuerdo de aquel minuto por lo que confesó el patrón Franceschi haber pasado un momento desagradable.

—Creí conveniente —continúa— dirigir mi remolcador hacia el punto de caída de la última bomba. Estoy convencido de que maniobrando así salvé a mi remolcador y mi tripulación atrayendo los aviones sobre nosotros, lo que permitió a los sumergibles realizar lo mejor posible sus intenciones.

"Después, llegado el día, el torpedero cruzado de Norte a Sur en el interior del malecón grande,[17] abandonado por su tripulación, se hundió rápidamente en el agua, así como otro torpedero amarrado en el extremo Este del muelle del Lazareto.[18]

"Entonces nos dirigimos hacia el faro del malecón grande, donde estábamos seguros de encontrar muertos o heridos. El pretil del faro estaba hundido, pero conseguimos arrimar la proa del remolcador al muro demolido. Saltaron a tierra dos hombres: el marinero-mecánico y el marinero-maniobrero.

"¿Cuánto tiempo estuvimos esperando el regreso de los dos hombres? No sabría decirlo, como tampoco sabría decir cuántas balas de ametralladora oímos silbar en los oídos.

"En fin, regresan los dos marineros transportando un herido —el farero— y me dan cuenta de que hay otro herido, un marinero joven, apresado entre dos bloques del malecón.

"Dejé a los dos marineros en el malecón y, con el primer herido, me encaminé hacia la Escuela de Mecánicos y Choferes. Las minas

---

17 El *Bayonnaise*.
18 El *Mars*. De los informes de los comandantes del *Mars* y del *Bayonnaise* resulta que el momento así evocado por el patrón Franceschi se sitúa entre las 8 y las 8 y 10.

magnéticas lanzadas por los aviones alemanes empezaban a hacer explosión" una tras otra, al contacto de la masa de las redes."

¡Sólo al llegar a Saint-Mandrier y desembarcar a su herido en la enfermería de la E. M. Ch. supieron Franceschi y sus hombres que los alemanes habían ocupado Tolón!

—¡De buena escaparon ustedes!... —les dijo el médico jefe al hacerse cargo del farero, a quien unos instantes más tarde transportaba una ambulancia al hospital de Santa Ana.

Habían escapado de buena..., pero no deseaban más que una cosa: volver allá, para recuperar a los dos hombres y al herido que habían quedado en el malecón. Pero, ¡ay!, imposible, porque los alemanes se negaron categóricamente a dejar volver al *Dardennes.*

No obstante, en las circunstancias más dramáticas se encuentra siempre un elemento inesperado y pintoresco, sobre todo en un puerto del Mediterráneo...

—Los pescadores de Saint-Mandrier —continúa Franceschi (que encuentra eso muy natural)—, sabiendo que después de la explosión de las minas magnéticas encontrarán peces muertos en la superficie, se precipitaron con sus barcas en dirección de la barrera, y uno de ellos tuvo la amabilidad de tomar a bordo a los dos marineros y al muchacho herido y desembarcarlos en el Creux Saint-Georges, puerto de Saint-Mandrier.

"Cuando vi a mis dos hombres sanos y salvos, creo que sentí la alegría más grande de mi vida.

"Como el primer herido, el joven marinero fue enviado al hospital de Santa Ana. ¿Sobrevivió a sus heridas? Lo ignoro..., pero sé que el farero sigue en Saint-Mandrier."

Y Franceschi confiesa que ni siquiera sabe el nombre de aquel hombre que sin duda le debe la vida.

Llegada la noche, Franceschi y sus marineros pudieron, con la complicidad de los pescadores de Saint-Mandrier que les prestaron ropas civiles, dejar el *Dardennes.*

Pero no sin haber abierto una compuerta y haber comprobado que el remolcador —último barco hundido de la jornada— se iba al fondo a plomo.

9

Después del hundimiento

Las 7. A la puerta principal del Arsenal el alférez Piéters interroga acerca de la utilización que va a hacerse del coche que acaba de llegar no sin trabajo del servicio de autos.

No durará mucho su perplejidad: el Hauptmann sale ya del puesto de guardia con los almirantes Jarry y Dornon, a quienes hace subir al asiento trasero del vehículo. El se sienta al lado de Piéters.

—¿Y ahora? —pregunta el alférez.

El alemán despliega un mapa y señala un punto: Ollioules.

—*Fahren sie uns da* (llévenos ahí).

Piéters se vuelve y mira al almirante Jarry con aire interrogador. El almirante se encoge de hombros con fatalismo. Piéters pone el motor en marcha, retrocede para abrirse paso y arranca. Al llegar a la puerta Castigneau, en donde continúan los gendarmes marítimos del puesto de guardia —pero desarmados—, Piéters ve, reunidos detrás de las verjas, a los obreros del arsenal, silenciosos.

El alférez detiene el coche y, volviéndose hacia los almirantes, sugiere:

—Debían ustedes de hablarles...

El almirante Dornon, sacando la cabeza por la portezuela trasera, dice unas palabras:

—Estad tranquilos, volveos a vuestras casas. La situación es terrible... Os prometo que se os informará. Se os dirá lo que hay que hacer.

Un obrero se destaca del grupo. Abre la boca para hacer una pregunta..., pero el oficial alemán se impacienta y da un golpe en el brazo de Piéters:

—*Vorwaerts!* (¡adelante!).

Piéters arranca y toma la dirección de Ollioules. Durante el camino, vuelve ligeramente la cabeza hacia atrás y dice estre dientes:

—Este tipo no comprende una palabra de francés. Está sólo con una mala pistola. Hay treinta litros de esencia en el coche...

Los dos almirantes guardan silencio durante unos segundos que le

En el momento de abandonar el *Marseillaise*, el comandante Montrelay había sentido escrúpulos: "... Hubiera debido hacer largar las amarras de puesto. Estaba inquieto por saber si las amarras no impedirían al barco inclinarse". No debía tardar en tranquilizarse

Delante de las casas del Muelle Cronstadt, las unidades ligeras hundidas en el pequeño enfilamiento parecen haber sido tocadas por la misma racha. Tal fue, en la mañana del 27 de noviembre, después de despuntar el día, la primera visión que se ofreció a los toloneses apiñados en los muelles

Algunos soldados alemanes de la Wehrmach ejercitan sus talentos de fotógrafos aficionados fijando en la película las imágenes dramáticas del *Foch* en llamas

parecen interminables a Piéters. Y, de pronto, el almirante Jarry, con voz tranquila:

—No vale la pena, pequeño... Mire hacia atrás...

Piéters lanza una mirada a su retrovisor, que le muestra, rodando cincuenta metros detrás del coche, un sidecar de la Wehrmacht equipado con un fusil ametralladora y seguido, a la distancia reglamentaria, de un vehículo ligero de reconocimiento armado con una ametralladora.

El resto del trayecto hasta Ollioules se hizo en silencio.

EN EL P. C. ALEMAN

En Ollioules, desde la entrada del poblado, espera a los dos almirantes y a su chofer improvisado un espectáculo sorprendente. En efecto, no sólo llenan las calles que rodean el hotel Carbonnel tanques y coches anfibios, como en el momento en que llegó el almirante Marquis, sino que ahora, además, toda la población está en la calle. Las tabernas están abiertas...

Delante del P. C., el alemán hizo seña a Piéters de parar. Invitó a los dos almirantes a bajar y seguirle, y dejó a Piéters en el coche, sin cuidarse para nada de él.

El almirante Jarry describe con concisión la escena que va a seguir:

—Conducidos ante un general de brigada, éste nos dice que estaba encargado de ocupar Tolón. Le respondí: "Han faltado ustedes a su palabra. Habíamos prometido defender Tolón y estábamos decididos a hacerlo". A lo que replicó: "No puedo discutir ese punto. No hago más que cumplir órdenes". Este corto diálogo tuvo lugar en francés.

"Después de registrados nuestros nombres y nuestras funciones, el almirante Dornon y yo fuimos conducidos a una habitación vecina."

Allí, los almirantes Jarry y Dornon encuentran a dos de los oficiales generales de las F. A. M., el almirante Lacroix y el almirante Bléhaut, quienes, llegados en un coche militar alemán, escoltados por un teniente de la Wehrmacht, les habían precedido en muy poco.

El almirante Lacroix también había reprochado en términos vehementes al general alemán la violación de la palabra dada. Y, sin duda, el comandante de la primera escuadra de cruceros se había mostrado más prolijo que el almirante Jarry, porque, en su conversación con el brigadier alemán, fue preciso recurrir a los buenos oficios de un teniente intérprete.

—Le ruego tenga la bondad de decirme qué ha sucedido —dijo muy amablemente el alemán.

El almirante Lacroix no estaba de humor para emplear precauciones oratorias. Al fin, tenía ante sí un alemán responsable y quería tener una explicación completa:

—Teníamos la palabra de honor del Führer de que no tratarían ustedes de apoderarse de la escuadra. Intentaron ustedes hacerlo por sorpresa, a pesar de la palabra dada. Mi barco quedó fuera de combate en Mers-el-Kebir y vencí a los ingleses en Dakar, donde yo mandaba como

primer jefe de las fuerzas navales. Debían saber ustedes que en ningún caso ningún barco de nuestra escuadra caería intacto en manos de ningún extranjero, sea alemán, italiano, inglés o norteamericano. Veo ahí a un oficial de la marina alemana; él puede decirle lo que hizo la marina alemana en Scapa-Flow.

El general alemán trata visiblemente de ser conciliador y de abreviar el diálogo:

—Le estimo a usted —dijo— y creo en su palabra. Estamos desolados..., verdaderamente desolados. Es un asunto político que arreglarán nuestros gobiernos.

Después de esta escaramuza verbal los almirantes Lacroix y Bléhaut fueron conducidos a la habitación del hotel, en que se les unieron Jarry y Dornon, y donde monta la guardia un soldado alemán, impasible.

Unos instantes después, un general de división —el que, según creen los almirantes, dirigió la operación— va a visitarlos.

—Estamos desolados... (decididamente, es la fórmula). La ocupación de Tolón fue necesaria por razones políticas. Entiéndase bien que les estimamos a ustedes y que tenemos confianza en su palabra. No son ustedes prisioneros nuestros; simplemente se les vigilará hasta que nuestros gobiernos hayan arreglado este asunto...

Esta vez son los almirantes franceses los que no tratan de prolongar la conversación; ya saben bastante y ni siquiera contestan.

Apenas salido el divisionario alemán, volvió a abrirse la puerta de la habitación: es el almirante Négadelle, quien, llegado a Ollioules hace unos minutos, también tuvo derecho a una conversación particular con el general de brigada, el cual le repitió "que lamentaba mucho haber tenido que hacer la ocupación de Tolón, que los alemanes tenían confianza en la palabra dada por los almirantes franceses, pero que se trataba de una necesidad política".

—Puesto que ustedes tienen confianza en nosotros —replicó el almirante Négadelle—, dejen a todos nuestros oficiales, cualquiera que sea su grado, en contacto con las tripulaciones para seguir encuadrándolas.

Otros dos oficiales generales, los almirantes Danbé y Robin, aislados hasta entonces en otras habitaciones, debían reunirse poco después con los tres almirantes de las F. A. M., el mayor general y el comandante de la división de las Escuelas.

"SON DOS FRANCOS CINCUENTA"...

¿Qué había sido, durante aquel tiempo, del alférez Piéters?

A todo riesgo, y por si podía mezclarse con la multitud sin llamar la atención, se quitó la chaqueta de uniforme sin moverse del asiento delantero. Pero dos centinelas alemanes se acercaron, lo hicieron descender y lo llevaron un poco más lejos, delante de un muro, en donde se quedaron de pie cerca de él, sin quitarle ojo.

Son más de las 8 de la mañana. Piéters, que vive a expensas de sus

nervios desde que se le dio el alerta en plena noche, siente que le invade el decaimiento. Inmóvil, sin su chaqueta de uniforme en aquella fría mañana de noviembre, da diente con diente.

Delante de él, los cafetines despachan cafés calientes a todos los papanatas. No aguantando más, Piéters pregunta a sus guardianes si puede ir a tomar un café.

—*Ja wohl* —dijo uno de los centinelas.

El café está pedido, echado en la taza; pero, mientras una mano tiene la taza, se tiende otra con la palma abierta.

—Son dos francos cincuenta...

Piéters había dejado la cartera en la chaqueta y no tiene consigo ni un centavo... Sin decir palabra, el cafetero se va y deja la taza en el mostrador.

Los alemanes no han perdido nada de aquella escena. Uno de ellos llama entonces al patrón del cafetín:

—¡Tres cafés!

Unos instantes después Piéters podía beber con delicia un ersatz de café fétido, pero caliente, mientras que el cafetero aprendía a sus expensas cómo, por no haber querido servir al fiado un café, se veía obligado a servir tres gratis.

Pero ya regresa el Hauptmann y le hace seña a Piéters de que le siga. El alférez, comprendiendo que tiene que renunciar a dar esquinazo a sus guardias de corps, toma su chaqueta al pasar por delante del coche y sigue al oficial alemán hasta el primer piso del hotel Carbonnel. Allí encuentra a un intérprete de la Kriegsmarine que habla un francés impecable y le recibe muy cortésmente:

—Lo que sucede es terrible para ustedes; pero nosotros, los marinos, comprendemos.

Eso dicho con una mirada poco indulgente para los oficiales de la Wehrmacht que le rodean.

Y, excusándose, el intérprete hace entrar a Piéters en una habitación del hotel, en la que lo encierra. El alférez va a disponer, por primera vez desde que despertó, de un cuarto de hora de reposo durante el cual, en vez de deber actuar, va a poder reflexionar.

TODAVIA EL MENSAJE "DE PARTE DE LAVAL"

Un problema le preocupa. Por dos veces, primero cuando quiso que el Feldwebel no le impidiera verificar la autenticidad de la comunicación recibida de Vichy, y después cuando irrumpió en el despacho del almirante Dornon, donde los alemanes le habían precedido, hizo alusión Piéters a una comunicación procedente del gobierno de Vichy. Ignora si ese hecho fue señalado a las autoridades alemanas. No excluye la hipótesis de un auricular conectado con la centralilla de la prefectura marítima. "Siente" que ése le va a interrogar sobre el mensaje de Vichy y se pregunta qué debe decir.

Desde luego, no negar; sería estúpido, si la comunicación fue captada. Por otra parte, dar una explicación "que se tenga en pie".

Sobre la primera idea expresada en el mensaje, "evitar todo incidente", no hay dificultad; en el espíritu de Piéters eso quiere decir: "Puesto que el hundimiento está en marcha, evitar que se vierta sangre inútilmente, nada de escaramuzas entre los marineros franceses y el ejército alemán".

La segunda parte del mensaje: "Esto modifica íntegramente las órdenes dadas anteriormente", le parece menos clara. Por su parte, Piéters, después de reflexionar, piensa que esas "órdenes" a que se alude deben ser las dadas por Marquis y De Laborde en aplicación del acuerdo del 12 de noviembre que confiaba a la marina francesa la defensa del "campo fortificado" de Tolón: ¿Es que el golpe de fuerza alemán no debe, lógicamente, anular esas órdenes y los compromisos contraídos por Marquis y De Laborde?

No obstante, al alférez Piéters no se oculta que esa interpretación es bastante subjetiva. Tanto como le pareció clara, evidente, la frase "evitar todo incidente", tanto le parece posible manejar la exégesis en cuanto al sentido exacto de aquella segunda parte del mensaje.

En ese punto de sus reflexiones estaba Piéters cuando entró en la habitación el intérprete de la Kriegsmarine. No es para interrogarlo, sino para ofrecerle una manzana, que el alférez rechaza secamente.

Unos momentos más tarde vuelve a abrirse la puerta y se hace entrar a otro oficial francés que va a ocupar la habitación en lugar de Piéters: el capitán de fragata Quatrefages, que mandaba el segundo subgrupo de contratorpederos en guardería. El comandante Quatrefages está todavía en uniforme de combate, con los gemelos pendientes del cuello y reposando sobre el pecho. Acaba de llegar a Ollioules en un coche blindado alemán, con el capitán de fragata Reboul, que mandaba el torpedero *Adroit*, y el capitán de corbeta Cumunel, que mandaba el *Panthère*, pero se le separó de sus compañeros.

El alférez Piéters es conducido a otra habitación donde están, todos de pie, cinco oficiales alemanes: un general y dos oficiales de la Wehrmacht, y dos marinos, el intérprete y un capitán de corbeta.

Piéters, sin dejar ver que entiende el alemán, espera a que se le interrogue. El general se dirige al intérprete:

—Pregúntele en qué consistía la comunicación telefónica que recibió en su despacho.

—Recibí —responde Piéters— una comunicación telefónica concerniente a instrucciones anteriores que yo no conocía y que fueron modificadas.

—¿Qué instrucciones?

—No sé; yo no soy más que un simple alférez de navío...

—¿Quién le telefoneaba?

—Creo que era alguien de Vichy.

—¿Qué hizo usted?

—Di cuenta al mayor general, almirante Dornon.

—¿Comprende usted el alemán?

Piéters titubea un segundo, y después, pensando que el Hauptmann que lo acompañó habría rendido ya su informe, responde afirmativamente.

—¿Es usted alsaciano?

—No, soy flamenco.

—¿Qué hacía usted en su despacho?

—Estaba de guardia.

En ese momento interviene el oficial de la Kriegsmarine, que hasta entonces había permanecido silencioso:

—¿Qué va a hacer usted ahora?

—Creo que lo saben ustedes mejor que yo...

Tras estas palabras volvieron a acompañar a Piéters a la habitación, donde encontró al comandante Quatrefages y donde no tardó en reunírseles un capitán de fragata.

"¡TENGO LA PALABRA DE HONOR DEL CANCILLER HITLER!"

Las 8 y 30. En el puerto, los muelles del Arsenal aún están lejos de haber sido evacuados. Las tripulaciones están agrupadas, encuadradas, y los alemanes apenas si empiezan a dirigir algunas columnas hacia el Quinto Depósito. Sin embargo, la proximidad de los barcos en que el incendio hace estragos y donde siguen saltando las cargas de explosivos, no es muy tranquilizadora.

De repente suena una explosión espantosa, sin medida común con las que se habían oído hasta entonces: son los pañoles de municiones del *Dupleix* que saltan...

A bordo de los barcos barrenados ya no queda prácticamente nadie. Salvo en el *Strasbourg*, donde el almirante De Laborde sigue midiendo con sus pasos el puente de popa con algunos de los diecisiete oficiales que se quedaron con él.

En el muelle, los soldados alemanes "van, vienen y se estacionan sin ninguna lógica aparente" .. y toman muchas fotografías del acorazado, que se ha hundido a plomo, y donde el agua llega un metro aproximadamente por debajo del puente de popa. Por momentos, las explosiones del *Algerie* y del *Colbert*, acompañadas de una lluvia de pedazos de hierro, dispersan a los fotógrafos aficionados o los obligan a tirarse al suelo.

Los equipajes del almirante De Laborde están hechos y embarcados en su motora. Los de los oficiales que permanecieron a bordo fueron enviados al depósito con las últimas evacuaciones de la tripulación. Y ahora, el comandante en jefe de las F. A. M. espera.

¿Qué espera?

—Espero —dice— los acontecimientos, decidido a no dejar el barco sino por orden del gobierno o por la fuerza.

A las 9, una chalupa tripulada por alemanes se acerca al costado de babor. Un alférez de la Kriegsmarine quiere subir a bordo del *Strasbourg*, pero los oficiales del estado mayor de las F. A. M. le prohiben el acceso al barco.

Después de haber ido a pedir instrucciones, vuelve a acercarse a las 9 y 30, pide hablar personalmente con el almirante De Laborde y es introducido en el despacho del comandante en jefe, quien relata así la conversación:

—Almirante —dijo el alférez en alemán—, el general le conmina a salir del barco con todos sus oficiales.

El almirante De Laborde le contesta en el mismo idioma:

—Tengo la palabra de honor del canciller, comunicada por el teniente de navío Ruault-Frappart, quien, sentado en esa butaca..., aquí mismo ..., recibió la mía. No me iré más que cuando ese oficial alemán —o su jefe, el capitán de navío Hoffmann— hayan venido a explicarme por qué no se cumple la palabra del Führer.

—Pero sus oficiales, por lo menos, podrían dejar el barco...

—Mis oficiales forman todos parte de mi estado mayor. No se irán sino conmigo.

Viendo que es inútil insistir —y quizá, también, estimando que él no pesa bastante delante de las cinco estrellas del comandante en jefe, el alférez da un golpe de talones y se va...

A esta primera gestión seguirán otras muchas.

Uno de los oficiales superiores que permanecieron a bordo del *Strasbourg* —y que, por otra parte, subrayó que no había sabido hasta entonces el cambio de palabras de honor a que daba tanto precio el comandante de las F. A. M.— habló de "broma siniestra".

La broma no será de las más cortas...

Basta, en todo caso, leer el relato que el almirante De Laborde hizo de ella —y al que aseguró una amplia difusión[1]— para comprobar que el comandante en jefe de ningún modo pensaba en bromear.

He aquí en qué términos relata la segunda visita del día:

—Un poco más tarde, por la mañana, llega un teniente de navío o capitán de corbeta (no lo miré bien) de aire desagradable e insolente. Lo acompaña como intérprete un oficial del ejército que habla menos francés que yo alemán, lo que no es mucho; sigo, pues, hablando alemán. Me da con bastante insolencia la misma orden de dejar el barco que el primero; le respondo brutalmente en el mismo sentido que hace un rato y le pregunto por qué se ha violado la palabra del Führer; me contesta que Darlan ha hecho traición y que los almirantes franceses son unos traidores; le respondo con violencia que yo no soy un almirante Darlan y que es falso que yo no haya cumplido mi palabra. Se retira un poco desconcertado...

[1] Principalmente depositándolo, para los fines de su publicación, en el Instituto Hoover (Stanford University, California).

Aproximadamente a la misma hora en que el almirante De Laborde recibía a su primer visitante alemán, todos los almirantes franceses que se encontraban en el hotel Carbonel, en Ollioules —con excepción del almirante Marquis— eran invitados a bajar a la plaza y subir a unos coches que debían llevarlos a un destino desconocido.

Pero en el momento en que va a darse la señal de salida llega una contraorden: los alemanes sólo dejan salir el coche en que tomaron asiento los almirantes Lacroix y Bléhaut. Se aplaza la salida de los otros oficiales generales porque se ha decidido que uno de ellos debía quedar en Ollioules. Se trata del almirante Dornon, a quien un oficial de la Wehrmacht hace descender del auto y lo acompaña al P. C. del general.

Entretanto, el primer coche toma la delantera. Corre a buena velocidad, sólidamente escoltado, en dirección de Aix. Allí, los almirantes Lacroix y Bléhaut serán conducidos por de pronto al hotel de las Termas, en donde el mayor Von Castel, mayor de guarnición, los recibirá inmediatamente.

"Nuevo diálogo", dice el almirante Lacroix, que también tomó notas. El comandante de la 1ª escuadra de cruceros va a empezar por repetir al mayor Von Castel lo que ya dijo a su primer interlocutor en Ollioules. Entablada así la conversación, se limitará a una serie de preguntas y respuestas, la mayor parte de las cuales, a creer al almirante Lacroix, fueron hecha también en forma interrogativa:

—¿Cómo se desarrolla el combate? —pregunta el mayor Von Castel.

—¿Qué combate?

—¿Cómo se desarrolla la batalla?

—¿Qué batalla?

—¡La de Tolón!

—No la hubo ni la hay.

—¿Y la escuadra?

Casi se espera que el almirante pregunte: "¿Qué escuadra?"...

—Todos los barcos, todos sin excepción, fueron hundidos por nosotros mismos. Ni uno solo está en manos de ustedes.

"Estupor en todas las caras"..., anota el almirante Lacroix.

Pero el mayor quiere detalles:

—¡Qué lástima! ¿Y el *Strasbourg?*

—Sí, en el fondo.

—¿Y el *Foch?*

—Sí.

—¿Y el *Algerie?*

—Sí...; todos, sin excepción.

—¡Qué lástima, qué lástima!...

La conversación terminó ahí, y los almirantes fueron llevados del hotel de las Termas a la residencia que les había sido asignada: el hotel Riviera, no sin haber, al salir del P. C. del mayor de guarnición,

respondido de la misma manera a las preguntas hechas por varios oficiales alemanes "que parecen consternados".

En el hotel Riviera, los almirantes Lacroix y Bléhaut, a quienes no tardaron en unirse los almirantes Jarry, Danbé, Négadelle y Robin, permanecieron en una sala con centinelas de vista mientras se les preparaban sus habitaciones.

"Aunque estrechamente vigilados —dirá el almirante Jarry—, fuimos tratados muy correctamente".

REGRESO A TOLON

En Ollioules, el almirante Dornon encontró, por fin, en una habitación del Hotel Carbonel, al almirante Marquis, a quien no había visto todavía. El prefecto marítimo comunica al mayor general el resultado —satisfactorio a sus ojos— de sus conversaciones con los alemanes: a excepción de los oficiales generales, los oficiales van a estar en los mismos acantonamientos que sus hombres; los que ya han sido llevados a Ollioules van a regresar a Tolón, y, además, el almirante Marquis será autorizado para hablarles antes de su salida. Por otra parte, él mismo va a regresar también a Tolón, y ha conseguido que le acompañe el mayor general. El prefecto marítimo se ocupará de las cuestiones civiles en tanto que Dornon se encargará del Arsenal y de todos los problemas que van a presentarse en relación con el personal de los barcos hundidos.

De hecho, los almirantes Marquis y Dornon no serán reconducidos a Tolón hasta las 13 horas.

Por el contrario, el alférez Piéters saldrá de Ollioules mucho antes.

Después de su interrogatorio, encontró en la misma habitación al comandante Quatrefages y a su otro compañero. Los tres oficiales, que acaban de vivir aquellas horas en puntos tan diferentes, se disponen a confrontar sus informaciones, pero vuelve el intérprete y se dirige a Piéters:

—Va usted a tomar su coche y regresar a Tolón.

—¿Para hacer qué?

El intérprete hace un gesto evasivo:

—Es una orden...

—¿Y los dos comandantes? —pregunta Piéters señalando a sus dos compañeros.

El intérprete señala al comandante Quatrefages:

—Ese no..., pero el otro puede acompañarle.

Los dos oficiales franceses salen del hotel y, en la plaza, delante del coche, se encuentran en presencia de un alférez de navío de la Kriegsmarine que, muy rígido, se presenta, y después, sin decir una palabra, se sienta en el asiento delantero, a la derecha de Piéters, que toma el volante. El capitán de fragata se sienta detrás y Piéters arranca. En el umbral del hotel ve al Hauptmann que lo acompañó y que, con la mano, como a un viejo conocido, le hace un signo que quiere que parezca

amistoso Lentamente, Piéters da vuelta para tomar la carretera de Tolón, llena de vehículos militares alemanes. Rápidamente, ve pasar a un oficial de la Kriegsmarine que va con la cabeza inclinada y descubierta, muy pálido, con la cara rígida y un capote gris campo de la Wehrmacht echado sobre los hombros. Es, casi está seguro, el capitán de navío alemán Hoffmann, el oficial alemán de enlace cerca del almirante Marquis, que, como Ruault Frappart, había desaparecido misteriosamente de Tolón cuarenta y ocho horas antes.

Son aproximadamente las 9 y 20 y el coche rueda en dirección de Tolón seguido por un sidecar. En el asiento trasero de la moto un soldado alemán lleva su pistola ametralladora colgada del cuello.

El alférez de navío alemán sentado al lado de Piéters no dice ni una palabra.

Al cabo de unos minutos, el capitán de fragata sentado al fondo del coche rompe el silencio:

—¿Adónde vamos?

El alemán no dice nada.

Piéters, convencido de que su vecino no comprende el francés, pregunta al capitán de fragata:

—¿Dónde vive usted, mi comandante?

—En la calle de Peyresc.

—¿Qué número?

El capitán de fragata da el detalle que se le pide. Piéters, llegado al bulevar de Estrasburgo, toma con decisión la calle de Peyresc y se detiene delante del domicilio del capitán de fragata:

—Adiós, mi comandante; buena suerte y mis respetos...

Estupefacto, el pasajero desciende, pasa por delante de los ocupantes del sidecar, que no le dicen nada, y entra en su casa.

Piéters arranca y, de pronto, oye al alférez de navío alemán preguntarle en excelente francés:

—¿Es usted casado?

Pasado el primer instante de sorpresa, Piéters aprovecha la pregunta:

—Sí... y precisamente llevo conmigo mi sueldo y los bonos de alimentación para mi mujer y mi hijo. ¿No puedo ir a llevárselos?

—¿Está lejos?

—No...; en el Mourillon.

El alemán no sabe dónde está eso. No obstante asiente con un gesto:

—Vamos allá.

EL COMANDANTE MONTRELÂY A BORDO DEL "STRASBOURG"

En el *Strasbourg* sigue la "broma siniestra"...

Poco después de haberse ido el segundo oficial alemán, avanza por el puente de chalupas formado a babor en la popa y salta la batayola un capitán de navío francés en uniforme de combate. Es el capitán de

navío Montrelay, quien explica al almirante De Laborde por qué concurso de circunstancia se encuentra allí.

Después de haber permanecido en el pontón 3 mientras el *Marseillaise* seguía hundiéndose, el comandante Montrelay se había dirigido hacia la puerta llamada "del *Strasbourg*", donde encontró a varios oficiales de la escuadra. Allí se había acercado un general alemán y había pedido que un oficial francés tuviesen a bien ir a bordo del *Strasbourg* para hacer, de su parte, una comunicación al almirante De Laborde.

Por ser el más antiguo, y feliz de poder ir por ese medio a ver al almirante De Laborde, de quien era muy adicto personalmente, el comandante Montrelay se había adelantado. . .

Entonces el general alemán hizo dictar en francés por su intérprete al comandante del *Marseillaise* una conminación —que De Laborde juzgará "correcta en cuanto a la forma"— para dejar el *Strasbourg*.

—Montrelay —dijo el almirante De Laborde— escribió aquello a lápiz en dos tarjetas de visita. Tomó otras dos para escribir mi respuesta, que fue exactamente la que había dado a los dos oficiales anteriores, es decir, que yo estaba allí bajo la palabra del Fuhrer de que las Fuerzas de Alta Mar no serían tocadas, y que yo no dejaría el barco sino cuando el teniente de navío Frappart, portador de aquella palabra, o su jefe, el capitán de navío Hoffmann, me hubieran dado una explicación satisfactoria de lo que había pasado

El comandante Montrelay, por su parte, recordaba los diferentes puntos del mensaje de que se había encargado. Añadió, sin embargo, que el almirante De Laborde, al evocar la palabra de honor del Führer de que las F. A. M. quedarían libres, había añadido que "él a su vez había dado la suya de no emprender nada contra las fuerzas del Eje y de defender Tolón con todos sus medios contra los intentos de los anglonorteamericanos o de los franceses adversarios del mariscal".

Una vez dictado el mensaje, el comandante Montrelay —"muy emocionado", subrayó De Laborde— se despidió del almirante y llevó su respuesta al general alemán.

—Este —dijo el comandante del *Marseillaise*— no pudo ocultar la impresión que le causó aquella respuesta. Complicar al Führer, sobre todo delante de un intérprete que era un simple soldado, le pareció muy desagradable.

"Cuando terminé la transmisión de la respuesta del almirante, aquel general me expresó su pesar. No sé si sentía la actitud del almirante o el tener que pensar en el empleo de la fuerza para hacer descender a tierra al almirante. . .

"En seguida me saludó correctamente, yo respondí a su saludo y me retiré. No sé qué hora era exactamente, pero tengo la impresión de que eran alrededor de las diez aproximadamente."

El almirante De Laborde puso interés en recordar en aquel instante los compromisos adquiridos por Marquis y por él mismo a cambio de aquella "palabra de honor" del Führer a la que daba tanta importancia...; mucha más, desde luego, que el Führer mismo.

Era para el comandante en jefe de las F. A. M. el medio de reafirmar su fidelidad al mariscal Pétain, cuyo retrato tiene allí, delante de los ojos.

En aquel mismo momento el mariscal conversa en Vichy con uno de sus colaboradores, Jean Jardel, quien, habiendo asistido al amanecer al consejo presidido por Laval, reprochó al almirante Le Luc haber dado la orden de detener el hundimiento.

Quizá se piense al leer el relato que Jardel hizo de su conversación matinal con Pétain, que el tono es un poco convencional para una conversación a solas con un colaborador íntimo. La larga frase atribuída a Pétain suena un poco como una profesión de fe y sus palabras parecen haber sido medidas como si debieran servir para la defensa del Mariscal y, accesoriamente, para la justificación de su interlocutor.

Pero dadas las circunstancias en que el antiguo director del gabinete de Pétain fue llevado a relatar aquella conversación,[2] es forzoso admitir que la escena se desarrolló como él dice, y que no fue "amañada"... por poco que sea...

"El día del hundimiento de la escuadra —dijo Jardel— estaba yo por la mañana en el gabinete del Mariscal. El Mariscal estaba triste; recordábamos esta cuestión, y, en un momento dado, se planteó la cuestión de su partida.

"El Mariscal me dijo: «He pensado mucho en esa cuestión. Pero he dado mi palabra de que no abandonaría al pueblo francés, que sufriría con él hasta el fin. Por otra parte, el camino del deber no es el camino más cómodo y más fácil. Pero, para mí, irme es con mucho el camino más fácil; es el que me libraría del calvario que estoy subiendo. Pues bien, ¡no!; no puedo abandonar a los franceses: soy un pararrayos para los franceses. La Historia dirá más tarde que les evité cosas muy graves, y aun puedo evitarles otras. Seguiré aquí, aunque tuviera que sufrir mucho más todavía»."

En aquella mañana del 27 de noviembre de 1942 no parece haber sido muy eficaz el pararrayos.

El rayo cayó sobre Tolón.

Y también sobre todos los cuarteles de la zona llamada "libre" hasta entonces. Y, lo mismo que en Tolón, la operación iniciada a las 4 y 30 continúa aún: la mayor parte de las guarniciones de las grandes ciudades de la zona Sur sufren, en el momento mismo en que Pétain dice ser consciente de su utilidad, la acometida de la Wehrmacht.

En Annecy, el capitán Jean Monnet, del 27º batallón de cazadores,

---

[2] Declaración de Jean Jardel en la 17ª audiencia del proceso de Pétain.

que algunos instantes después iba a salvar la bandera de los treinta batallones de cazadores confiada aquel año a la custodia del 27º, anotó:

"El 27 de noviembre, a las ocho y media, yo estaba en el despacho de mi comandante. Sonó el teléfono. Fui hacia él sin ningún presentimiento. ¡Qué noticia terrible, esperada y sin embargo increíble, cayó sobre mí!: "Los alemanes están desarmando a las guarniciones de Lyon y de Vienne". Eso fue lo que tuve que transmitir al comandante. Y esto media hora después: "Los alemanes ocupan Grenoble". Y unos minutos más tarde, tercera llamada telefónica: "Ahora es Chambéry". Diez minutos después llamé a Chambéry. Chambéry no contestaba ya. Los alemanes habían cortado los hilos".

Es verdad que en Grenoble los alemanes tuvieron un contratiempo: el general Laffargue puso en movimiento a todas las tropas de la guarnición —6º batallón de cazadores, dos batallones del 159, dos grupos de artillería— con orden *escrita* de combatir si los alemanes o los italianos pretendían desarmarlas.

—Me negué —dijo el general Laffargue— a obedecer la orden de regresar a Grenoble que me había dado mi comandante de división... Pero, ulteriormente, el oficial a quien yo había mantenido en Grenoble recibió directamente del general Delmotte comunicación de la orden dada por el ministro de desmovilizar inmediatamente las tropas y entregar las armas en el parque de artillería controlado. Ese texto, que no contravenía los artículos 236 y 240 del código de justicia militar, no nos permitió perseverar en la actitud que habíamos tomado hasta entonces...

El mismo día, 27 de noviembre, se dio orden de detención contra el general Picquendar, que se había consagrado hasta entonces a camuflar material de guerra, bajo la cobertura del ejército de armisticio.

Puede advertirse en otras muchas cosas aun que aquella mañana del 27 de noviembre fue decisiva y privó al "gobierno" de Vichy de las últimas apariencias de independencia que aun habían podido engañar, después del 11 de noviembre, a los más ciegos... o a los más flojos.

Al día siguiente del 11 de noviembre, los prisioneros del Portalet, Mandel y Paul Reynaud, habían sido entregados a los alemanes. El 27 es en Bourrassol donde empieza a cerrarse el torno: a las 6 de la mañana fue doblada la guardia, las visitas prohibidas...

En una carta que dirigirá ocho días más tarde a Camille Soula, León Blum escribirá, a propósito de aquella mañana del 27 de noviembre:

"Desde el viernes por la mañana, mañana hará ocho días, el aislamiento y la separación son completos. En cuanto a lo que pasa aquí y alrededor de aquí, ¿recuerda usted estos dos versos de Cyrano? (Usted sabe que sentí gran amistad por Rostand):

"Nosotros sitiamos Arras. Nosotros mismos caímos en el lazo.
"El Cardenal Infante de España nos sitia...

"Suponga usted que nosotros somos Arras. Estamos cercados por unos pelotones de guardias (los de Carbón de Casteljaloux, desde luego) que a su vez están cercados por el Cardenal Infante. ¿Cuánto tiempo du-

rará eso? No lo sé. Se han dado a mis amigos excelentes seguridades "en altas esferas". ¿Se deseará cumplirlas? ¿Se podrá? En cuanto al porvenir, me es imposible hacer el menor pronóstico razonable. Por lo que toca a mi situación personal, entiéndase bien. En lo que toca a los asuntos del mundo, es otra cosa.

"Como este último punto es el único que importa, no me preocupo y pido a los seres que me aman que no se preocupen por mí. Que yo sufra, convengo en ello, pero "el golpe es regular". Por lo demás, esté usted seguro de que hago mi vida ordinaria. Leo,[3] trabajo, hasta reflexiono algunas veces, como, duermo, ando..., espero".

"DIRECCION: EL V DEPOSITO"

En Tolón, el espectáculo que ofrecen ahora el puerto, el Arsenal y la ciudad misma, es bastante sorprendente.

En los muelles y los pontones, mientras siguen ardiendo los barcos y resuenan aún periódicamente explosiones, a veces con proyección de trozos y restos de todas clases, una espesa nube de humo negro oculta el cielo y no deja pasar la luz del día sino muy escasamente.

Las tripulaciones de los barcos hundidos, encuadradas por alemanes —en general poco numerosos— son dirigidas a diferentes puntos de reagrupamiento: el estadio de los Mínimos, Malbousquet, donde toman directamente el camino del V Depósito. El pirotécnico Massot, que logró penetrar en el Arsenal por la Pirotecnia, pasa por delante de algunas de esas columnas y es reconocido por los suboficiales a quienes había hecho ejecutar "trabajos prácticos" en previsión del hundimiento. Al pasar ante ellas, algunos le gritan:

—¡Marchó bien eso!

Esos movimientos, comenzados en buen orden, no tardaron en adornarse con cierta fantasía. Los alemanes, cuyo instinto gregario, tan poderoso naturalmente, se desarrolló más aún después de diez años de cultivo por los nazis, asisten a aquella desbandada impotentes y desconsolados.

Sin embargo, ellos son en gran parte los responsables, porque no es separando, como lo hicieron en todas partes, a los oficiales de sus hombres como podían tener alguna probabilidad de ver a éstos agrupados y disciplinados.

Había que contar también con el individualismo que caracteriza el temperamento francés... Pero aquel desorden también tenía otras causas.

La orden, repetida en todas partes: "Dirección, V Depósito", fue, en efecto, interpretada por todos los marineros como el anuncio de un internamiento cuya duración no puede pronosticar nadie. Los rumores que se propagan de un muelle a otro, tan misteriosamente, pero tan seguramente, como en el desierto, justifican de antemano todas las inquietudes:

[3] Aquel día leía León Blum el último libro que Elías J. Bois había escrito en Londres antes de morir.

—Los alemanes nos consideran como prisioneros de guerra.

—Han llegado a la estación de Tolón trenes vacíos para llevarnos a Alemania.

—Cuando hayan tomado nuestros nombres, nos amenazarán con represalias contra nuestras familias.

El resultado fue el que puede imaginarse: todos los que entrevén la posibilidad de salir de la columna la aprovechan. No hace falta decir que el mejor medio de hacer que nazca esa posibilidad es marchar en orden disperso, retrasarse, sugerir a los alemanes que están desbordados, rebasados —y no llegan a orientarse— por itinerarios fantásticos.

Un ejemplo bastará para hacer ver hasta qué punto pudo ser eficaz algunas veces aquel sistema:

—Cuando el comandante Reboul, regresado de Ollioules, se unió en Malbousquet a la tripulación del *Adroit* —dice Dietemann—, contó a sus hombres. Eramos dieciocho, de un efectivo de ciento ochenta . .

El capitán de corbeta Nomura, jefe del servicio de orden y policía del distrito marítimo de Tolón, evaluará sumariamente, en un primer informe fechado el 30 de noviembre, en dos o tres mil hombres el número de marineros que, en el curso de las operaciones de recogida, "se escaparon de las manos de los alemanes y se esparcieron por la ciudad de Tolón y sus alrededores"...

Hay que decir aún que esa evaluación, hecha más de cuarenta y ocho después del hundimiento, no refleja de ninguna manera la situación al fin de la mañana del 27, porque muchos marineros a cuyo conocimiento llegaron los comunicados y los carteles, supieron que no había nada de internamiento y se presentaron en el Depósito el 27 por la noche o el 28, para hacerse desmovilizar o conseguir un permiso regular.

En la ciudad, todo el mundo se esfuerza en ayudar a los marineros fugitivos a ocultarse, a cambiar de ropas...

—Por la mañana, mientras hacía cola delante de las tiendas de alimentos —dice la señora Boucard— vi a marineros que corrían en todas direcciones y se metían en la primera casa que encontraban. Otros se habían quitado las blusas o les habían arrancado los galones y los botones dorados.

Los alemanes persiguen a los fugitivos. Pero éstos a veces logran, después de haber sido recapturados, evadirse de nuevo.

—Vi en la plaza de Pasteur —dice el señor Rougetet— marineros que los alemanes acaban de recoger y que conducían en coches anfibios. De pronto, un embotellamiento provocado por la muchedumbre de los civiles, obliga al convoy alemán a detenerse Inmediatamente los marineros se aprovechan para saltar de los coches y son literalmente absorbidos por la muchedumbre, que vuelve a cerrarse después de darles paso.

LOS CADETES DE MARINA

Esa muchedumbre va a entregarse, un poco antes de las 10 y media, a una manifestación que dejará un recuerdo imborrable en todos los que

fueron testigos de ella y, por la fuerza de las cosas y en mayor o menor grado, actores.

Comenzó aquello desde la salida del fuerte Lamalgue, cuando aparecieron los primeros coches en que los alemanes evacuaban a los alumnos de la Escuela Naval.

El comisario Prade estaba en la Glorieta de Bonaparte en el momento en que desembocaba en ella el convoy.

Pequeños autos de acompañamiento de infantería, en cada uno de los cuales iban dos cadetes, desfilaban en convoy de quince o veinte coches guardados por motociclistas alemanes en uniforme de campaña. La enorme multitud apiñada a la entrada de la calle de la República aplaudía estruendosamente y muchos hombres y mujeres lloraban. Los cadetes de marina, impecablemente uniformados —con guantes blancos y capa— saludaban militarmente. Detrás del convoy, camiones llenos de marineros prisioneros seguían el mismo itinerario. Los marineros cantaban *La Marsellesa* y al final de cada estrofa gritaban: "¡Viva Darlan!"

El entusiasmo popular estaba en su apogeo.

En todo el recorrido que siguieron los convoyes se renovaban las mismas escenas, la misma emoción embargaba a la muchedumbre tolonesa.

En la puerta principal del Arsenal los conductores de los coches anfibios volvían a la derecha, hacia la plaza de Armas, y subían por las calles de Anatole France y de Henri Pastoureau hasta la plaza de la Libertad. Allí, todos los marineros capturados por los alemanes fuera del Arsenal estuvieron reunidos más de dos horas bajo la vigilancia —totalmente simbólica— de algunos centinelas.

El señor Grohando, cuyas oficinas están en la calle de Henri Pastoureau, asistió también al "desfile" de los cadetes, porque no puede darse otro nombre a aquella evacuación de la Escuela Naval:

—Los coches anfibios se seguían a una veintena de metros de intervalo. En la parte de atrás, dos cadetes, a veces tres. Delante, el chofer y un soldado alemán con la pistola ametralladora apuntada hacia los pasajeros.

"Las gentes, en la calle, reaccionaban de manera muy diferente. Vi mujeres literalmente desencadenadas. Los hombres, más reservados, aplaudían. Algunos, instintivamente, se ponían en posición de firme. Había alemanes mezclados entre la muchedumbre... Permanecían muy fríos, distantes, molestos."

El director de la Policía del Estado de Tolón dio, naturalmente, cuenta de aquella manifestación en el informe[4] que dirigió el 29 de noviembre al prefecto marítimo. Pero hay que creer que aquellas gentes eran demasiado respetuosas del orden establecido para oír los gritos "subversivos" escuchados por el comisario Prade. En el informe no se habla de los "¡Viva Darlan!" lanzados por los marineros. Allí se dice simplemente: "La muchedumbre, a su paso, gritaba: "¡Viva la Marina!", "¡Viva Francia!"...

[4] Núm. 48,434.

Aquella manifestación tuvo igualmente por espectadores a Piéters y al alférez alemán de marina que subió a su coche en Ollioules.

Los dos —escoltados siempre por el sidecar que les seguía desde el hotel Carbonel— dieron una vuelta por el Mourillon, como había pedido Piéters, y éste, después de haber tranquilizado a su mujer —en la medida en que era posible, dada aquella tripulación insólita—, había partido de nuevo en dirección al Arsenal.

Al llegar a la ciudad, había tenido que detenerse para dejar pasar el convoy interminable de los anfibios que transportaban a los alumnos de la Escuela Naval. Y los dos alféreces, el alemán, lo mismo que el francés, habían podido comprobar las reacciones de la muchedumbre apiñada en las aceras.

Piéters se volvió hacia su pasajero, mientras delante de ellos gritaban: "¡Viva Francia!... ¡Viva la Marina!"

—¡Ajá! ¿Están ustedes contentos de ver eso?

—No somos nosotros —dijo el alférez alemán—, es la Wehrmacht.

El coche desembocó finalmente delante de la puerta principal del Arsenal. El tanque alemán que por la mañana estaba delante del puesto de guardia ya no está allí. La puerta está guardada por una decena de soldados alemanes.

—¿Adónde vamos? —pregunta Piéters.

El alférez alemán le señala la plaza de Armas. Piéters estaciona su coche al lado de los otros dos del E. M.

—¡Alto! —dijo el alemán, que descendió, hizo sonar los talones y, saludando a Piéters, añadió: *Haben sie gluck* (buena suerte).

Tras lo cual, sin preocuparse más por Piéters, subió al sidecar, que arrancó como una tromba.

Apenas si son más de las diez. El alférez Piéters se encuentra solo, de uniforme, en la plaza de Armas, y en seguida lo rodea una multitud de toloneses que se ofrecen a ayudarlo:

—Vamos a darle ropas civiles.

—Un sombrero.

—Venga, le van a hacer un café caliente.

—Hay que esconder ese coche.

Piéters explica, no sin trabajo, que no tiene necesidad de ocultarse. Después, escapando a la solicitud de la muchedumbre, va a la dirección de Informes Generales, donde explica a los policías lo que sabe de la situación, lo que vio en Ollioules, y les pide que se ocupen de los dos coches del Estado Mayor.

El suyo se lo queda para volver a su casa y vestirse de civil.

EN LAMALGUE

A la vez que evacuan a los alumnos de la Escuela Naval, los alemanes hicieron que se fueran los últimos oficiales franceses que se hallaban

aún concentrados en el fuerte de Lamalgue. Así lo comprobó el comandante del torpedero *Bayonnaise* cuando llegó al fuerte poco después de las diez, a la cabeza de su tripulación, que se había reagrupado en la Torre Grande después de hundido el barco.

Dos marineros del *Bayonnaise* habían sido heridos cuando el puente y la pasarela de mando fueron barridos por ráfagas de ametralladora. Al llegar al fuerte de Lamalgue el comandante del *Bayonnaise* intentó en vano hacerlos curar: los alemanes se negaron a dar al enfermero de la Escuela Naval, que había quedado en Lamalgue, los medicamentos necesarios.

Por otra parte, a los marinos del *Bayonnaise* no se les autorizó a detenerse en Lamalgue. Se les dijo, como a los demás:

—Dirección: V Depósito.

Sin embargo, todavía hay franceses en las casamatas del fuerte de Lamalgue; los alemanes, en efecto, han aprisionado en ellas a ochenta gendarmes de la gendarmería marítima, así como a un brigadier y algunos guardias del grupo urbano de Policía. Pero hay quien se preocupa de hacerlos libertar explicando que se trata de tropas de Policía necesarias para mantener el orden público. .

Son quizá las gestiones emprendidas para su liberación lo que explica la presencia en Lamalgue del subprefecto de Tolón. En todo caso, el comandante del *Bayonnaise* anotó haberlo encontrado allí y haberle referido la partida de los almirantes según el relato que acababa de hacerle el capellán de la Escuela Naval...

LOS DOS HOMBRES MAS OCUPADOS DE TOLON

Ya no hay nada que ver, por el momento, ni en Lamalgue, ni en el Arsenal —que provisionalmente está desierto—, ni en el puerto, donde el almirante De Laborde no recibió ninguna nueva visita y donde los muelles se quedaron casi vacíos.

Ya era tiempo, por lo demás, porque a las 10 h. 30 una nueva explosión más violenta aun que la de las 8 y 30 sacudió de nuevo el *Dupleix* y lanzó pedazos de hierro a una distancia considerable. Esta vez fue el parque de torpedos que saltaba.[5]

Pero el centro de interés —y de actividad— de Tolón se ha desplazado ahora del puerto y del Arsenal al V Depósito de Tripulaciones. Y desde ahora puede preverse que el comandante del depósito, el capitán de navío Criozet, y su segundo, el capitán de fragata Bonny, van a ser, durante algunos días, los dos hombres más abrumados de trabajo y de responsabilidades de todo Tolón.

En efecto, las columnas afluyen sin descanso al depósito. Pero los alemanes, cuando decidieron reunir allí a todos los marineros de Tolón,

---

5 Según el comandante Bonny, segundo comandante del V Depósito, la última explosión del *Dupleix* causó tres víctimas, una en el V Depósito y dos en el terreno de Malbousquet.

no se preocuparon en absoluto de saber si sería posible albergarlos y alimentarlos.

El V Depósito está hecho para recibir un máximum de dos mil quinientos hombres. El turno normal es de mil ochocientos racionados... y son veintitrés mil quinientos hombres[6] los que habrá que alimentar y alojar durante varios días.

Los jefes responsables del V Depósito no podrán resolver los problemas que se les plantean más que si los alemanes quieren prestarle atención. Pero el contacto es difícil. No obstante, será facilitado gracias a la intervención del comandante Bienaymé, quien se puso espontáneamente a disposición del comandante Croizet. En efecto, el comandante del *Vautour* habla el alemán corrientemente y tiene la experiencia de veinte meses de comisión de armisticio en Wiesbaden.

EL CORREO DE VICHY

Se acaba la mañana. En el Mourillon el alférez Piéters entró en su casa y se vistió de paisano. Estacionó delante de su puerta el coche del Estado Mayor. De repente se acuerda de que el correo oficial del Almirantazgo llega diariamente de Vichy escoltado por gendarmes marítimos al terminar la mañana. Decide tratar de recuperar las sacas.

Vuelto a la ciudad, deja el coche en un calle poco transitada y va a pie a la estación, que está guardada militarmente por la Wehrmacht. Su conocimiento del alemán le permite, con un pretexto cualquiera, entrar y pasar al andén para esperar el tren que viene de Vichy.

Allí está el correo, efectivamente: dos sacas postales, que Piéters y los gendarmes, con la ayuda inmediata y preciosa de dos empleados de la S. N. C. F., consiguen sacar de la estación por una salida no vigilada y ponerlas en el coche.

A las 11 está terminada la operación. Piéters aconseja a los gendarmes que vayan a vestirse de paisanos. En el momento en que él mismo arranca sentado al volante de su coche encuentra, vestido de paisano, al C. N. Marloy, le hace subir y le pide consejo sobre las sacas postales.

El comandante Marloy sugiere ir a confiárselas al subprefecto. Pero éste, prudente, no manifiesta más que un entusiasmo mitigado, y Piéters vuelve a partir con sus sacas, no sin haber citado a Marloy para la tarde.

"ES UN TRABAJO BIEN HECHO..."

Hasta aquí no se ha visto reaparecer ni a uno solo de los alemanes de la comisión de armisticio de Tolón ni del destacamento de enlace cerca

[6] La cifra de 23.500 hombres la da el comandante Bonny. El informe oficial no registra más que 19.000 racionados. El V Depósito no disponía más que de reservas de víveres para veinticuatro horas (calculados para un efectivo normal de 1.800 racionados) y el "hundimiento" de todos los vehículos de transporte del centro de autos hacía particularmente difícil el avituallamiento directo sin la ayuda de los alemanes.

de la marina. Todo a lo más Piéters creyó ver en Ollioules a Hoffmann, el capitán de navío cuya presencia reclamaba De Laborde a cada momento.

El primero en dejarse ver será el Hauptmann Schmidt, uno de los "antiguos" de la comisión de armisticio.

Al terminar la mañana llegó, vestido de uniforme, al Arsenal, donde no encontró más que a dos oficiales, los comandantes Labbey y Ferrière, a las órdenes del capitán de navío más antiguo, el comandante Still.[7]

El comandante Ferrière presenta a sus compañeros y expone la situación. La orden dada por los alemanes de mandar a todo el mundo sin excepción al Quinto Depósito sorprende al Hauptmann Schmidt, quien reconoce de buen grado que sus interlocutores serán más útiles si siguen en el Arsenal. Inmediatamente da órdenes en consecuencia al subteniente alemán que manda el destacamento del Arsenal. Después, el alemán pide que se le dé una vuelta por el Arsenal "para ver la situación de los barcos". Parte, pues, en coche con el comandante Ferrière.

—Cuando regresó —dice el comandante Labbey— nos dijo sobre poco más o menos lo siguiente: "Es un trabajo bien hecho; no queda nada que merezca el nombre de barco. La marina francesa se ha mostrado extremista..."

Después, más tarde, añadió:

"Lamentaré toda mi vida esta jornada. Por lo demás, si quieren ustedes informes sobre mí diríjanse al comandante de La Rochefoucauld.[8] El sabe lo que pienso..."

---

[7] El ingeniero general Mellon, por su parte, no se movió de su despacho, en donde pudo quedarse, en uniforme, sin que los alemanes se cuidaran de su presencia, aunque dos centinelas marcan los cien pasos en el muelle precisamente delante de su puerta.

[8] Representante de la marina en la comisión de Armisticio de Tolón.

10

Primeras reacciones en el mundo en guerra

Los informes oficiales, los relatos, las descripciones de los testigos no contienen sino raras menciones de lo que pudo pasar en Tolón el 27 de noviembre a mediodía. Todo a lo más, acá y allá, uno o dos renglones de mediano interés; como si, por común acuerdo, todos los actores del drama, agotados por la tensión nerviosa que desde las 4 h. 30 de la mañana los mantuvo a presión, se hubieran "desembragado" de repente a mediodía.

El almirante De Laborde, por su parte, anota simplemente:

"A mediodía nos desayunamos sumariamente con lo que pudo encontrarse en las cocinas..."

En la estación de La Mitre el observador meteorológico de servicio escribe en el registro:

"Humos de incendio molestan la visibilidad y empiezan a cubrir el cielo".

Y el comisario central de Tolón menciona en su informe:

"Hacia las doce cesa el ruido de las explosiones mientras la ciudad está cubierta de humo y en la rada se ven barcos de guerra caídos sobre un costado".

"ME ENTERO DE QUE SU BARCO SE HUNDE..."

En aquel instante preciso en que, por primera vez después de tantas horas se abate sobre Tolón un silencio pesado, el mundo en guerra va a enterarse de repente de que allí "está ocurriendo algo".

Es el Almirantazgo francés el que, desde Vichy, da el alerta emitiendo en claro y en ondas cortas, dos veces a las 11 h. 50, y después otras

dos veces a las 12 h. 02, el mensaje siguiente destinado al *Strasbourg* y a Marina-Tolón:

"Para el almirante De Laborde:

"Me entero de que su barco se hunde. Le ordeno abandonarlo.

"Philippe Pétain."

¿Por qué ese mensaje?

Porque el comandante en jefe de las tropas alemanas encargadas de la operación *Lila, el Obergruppenführer* Hausser, puesto al corriente del fracaso de las tres gestiones sucesivas efectuadas por la mañana cerca del almirante De Laborde para persuadirlo a abandonar el barco, tuvo la idea, como último recurso, de pedir a la delegación militar alemana de Vichy que arreglara la cuestión en el plano gubernamental.

El comandante del primer cuerpo blindado hasta había ennegrecido el cuadro dando a entender que De Laborde estaba dispuesto, si se recurría a la fuerza, a saltar con el *Strasbourg*. Amenaza que, después de todo —aparte de todas las consideraciones técnicas, pues se trataba de un barco cuyos pañoles ya estaban inundados—, podía tomarse en serio de un almirante comandante en jefe que acababa de hacer hundir, sin combate, la totalidad de la escuadra que tenía a su cargo.[1]

Advertido inmediatamente por los alemanes, el almirante Abrial se precipitó al Hotel del Parque, en donde le recibió inmediatamente el mariscal Pétain. Los dos[2] acordaron en unos minutos —¡por miedo, sin duda, a que De Laborde se hiciera el harakiri!— los términos del mensaje. Pero no se habían dado cuenta, manifiestamente, de que la orden tenía muy pocas probabilidades de llegar a su destinatario.

En efecto, ni el P. C. de transmisiones del *Strasbourg*, que había hecho saber seis horas antes a todos sus corresponsales que se hundía, ni el centro de transmisiones de la prefectura marítima, ocupado desde hacía mucho tiempo por los alemanes, podían captar a Vichy. Y las repeticiones efectuadas seis veces en el espacio de una hora no podían cambiar nada...

Mas, por el contrario, recibirán el mensaje otros a quienes no estaba destinado. Y sobre todo el centro de transmisiones de la prefectura marítima de Argel, que no dejó nunca de estar a la escucha permanente de las emisoras del almirantazgo.

El almirante Moreau, prefecto marítimo de Argel, estaba a la mesa cuando le llevaron aquel sorprendente mensaje. Le bastaron unos minutos para llegar a la villa Arthur, donde Darlan está también a la mitad de su comida...

Los dos almirantes se quedaron perplejos: que el *Strasbourg* se esté

---

[1] "Corrió el rumor ya de que me habían matado ya de que me había suicidado; este último rumor debió hallar poca credulidad entre las gentes que me conocen". (Informe de De Laborde).

[2] René Jardin, director del gabinete de Laval, precisa, en una carta dirigida ulteriormente al yerno de este último y destinada a engrosar el "expediente" formado en el Instituto Hoover—: "El Presidente (Laval) propuso delante de mí al Mariscal dirigir al almirante De Laborde el telegrama: "Me entero de que su barco", etc.

hundiendo no podía sorprenderlos, pero no llegan a comprender por qué el mariscal Pétain siente en aquel caso la necesidad de decir —¡desde Vichy!— al almirante De Laborde que abandone su barco.

Hay que reconocer que la "situación" —entendida en el sentido que los dramaturgos dan a esa palabra - creada en Tolón por la actitud del comandante en jefe de las F. A. M. difícilmente podía ser imaginada.

Darlan y Moreau se pierden en conjeturas y llegan a pensar que se trata quizá... de un mensaje convencional destinado a prevenir al almirante De Laborde de la inminencia de una agresión alemana a Tolón.

—Hay que prevenir inmediatamente a los norteamericanos —dijo Darlan.

—Quizá reaccionen más rápidamente los ingleses —le hizo observar Moreau.

Darlan convino en ello y encargó al prefecto marítimo de Argel que fuera inmediatamente a comunicar el mensaje al almirante Cunningham, que está a bordo del *Bulolo,* el barco del almirante Burrough.

Cunningham y Moreau se entregaron a su vez a una exégesis apretada del mensaje de Pétain y, optimistas, dedujeron que, de todas maneras, era probable que una parte por lo menos de la escuadra de Tolón hubiera podido salir.

Así, pues, el almirante Cunningham decidió realizar inmediatamente un reconocimiento sobre Tolón e hizo dar orden a la escuadra inglesa que estaba al Oeste de Cerdeña que hiciera rumbo al Norte.

Darlan, entretanto, preparó un mensaje que iba a enviarse en claro a los barcos de Tolón. He aquí el texto:

"De P. M. 4ª Región al almirante F. A. M.

"Una vez más los alemanes faltan a su palabra y ocupan Tolón. Invito a la F. A. M. a salir y dirigirse a Orán, donde serán recibidas como amigas por las fuerzas aliadas.

"Xavier. 15. 27-27. 11.
"François Darlan."

A la hora en que se lanzó esta "invitación" ya no quedaba, según sabemos, en el puerto de Tolón ni un solo barco que estuviera en situación no ya de responder a ella, sino ni siquiera de captar un mensaje por radio...

Puede pensarse, sin embargo, en razón del destino reservado a las anteriores comunicaciones de Darlan que este último mensaje sin duda no hubiera producido más efecto si hubiera sido transmitido unas horas antes...

"PERO NO ES CIERTO..."

La noticia, todavía imperfectamente conocida —y mal interpretada, como acaba de verse— no pasó, en Argel, del círculo restringido de los dirigentes políticos y de los jefes militares.

El hombre de la calle no supo el hundimiento de la escuadra hasta más tarde, por la noche, al escuchar los boletines de las informaciones de las diferentes estaciones de radiodifusión, beligerantes o neutrales.

Casi en todo el resto del mundo, comprendida la Francia ocupada —sobre todo en la Francia ocupada, podría decirse—, ocurrirá lo mismo. Sin embargo, en los Estados Unidos se lanzó el *flash* ya a mediodía.

Un francés residente en los Estados Unidos que anotaba y comentaba diariamente las noticias oídas por radio o leídas en los periódicos, escribe, en efecto, con fecha 27 de noviembre:

> "*Mediodía.* Según una radio de Vichy, toda la escuadra francesa de Tolón fue hundida por órdenes del almirante De Laborde. Pero no es cierto. Los alemanes habrán ocupado Tolón porque quizá sospecharon que la escuadra iba a salir. El general Rundstedt manda en Francia."[3]

"PARA NOSOTROS, HAY UNA VENTAJA"

No hay nada de sorprendente en que Darlan haya sabido, accidentalmente, hacia mediodía, el hundimiento del *Strasbourg* y haya deducido de él el desencadenamiento de la agresión alemana contra Tolón, y que en los Estados Unidos, a la misma hora, no se considere aún como "cierto" el hundimiento.

Pero es menos natural que el conde Ciano, ministro de Asuntos Extranjeros de Italia y yerno del Duce, tampoco haya sabido hasta mediodía la acción emprendida en Tolón por sus aliados alemanes.

Eso es, sin embargo, lo que revela la lectura del "diario político" de Ciano:

"*27 de noviembre.* El hecho del día es la entrada de las tropas alemanas en Tolón. En el curso de la noche le llegó al Duce una comunicación de Hitler[4] informándole de la decisión tomada. La comunicación vino por vía militar y a mí se me tuvo en la ignorancia hasta mediodía, hora en que telefoneó Cavallero. Aún no se sabe muy bien cómo se desenvolvieron las cosas. Dos hechos son ciertos, y son que hubo cierta resistencia y que la escuadra francesa se hundió entera. Aún no conozco las reacciones francesas ante este suceso, pero no me parece, ciertamente, de un carácter que pueda aumentar las simpatías por Laval y por los alemanes. Para nosotros, los italianos, hay una ventaja: pase lo que pase, es una potencia naval que ha desaparecido del Mediterráneo para muchos años. Cada vez resulta más evidente que necesitamos conservar preciosamente nuestra marina."

En realidad, la carta personal de Hitler a Mussolini no llegó a su destinatario sino en el momento en que Krug von Nidda, por su parte, entregaba a Laval la comunicación del Führer.

---

[3] *L'Amérique entre en guerre*, por Roussy de Sales.

[4] El hecho —si no la hora de recepción por Mussolini— está confirmado *por el Journal de* l'O. K. W.

Eso permite medir la confianza muy relativa que existía ya entre los dos compañeros del Eje.

Por otra parte, el almirante italiano De Feo había de declarar personalmente a Marquis que, "por estar en Hyères, no había sospechado nada antes de las 9 de la mañana, el 27..."

Un incidente de que fue testigo al final de la mañana el comandante Bonny, segundo comandante del V Depósito de las Tripulaciones, confirmaría, si fuera necesario, la mediocre calidad de las relaciones existentes, en noviembre de 1942, entre "hermanos de armas" alemanes e italianos, no sólo en los escalones elevados, sino también en el nivel de los más modestos ejecutantes:

—Hacia las diez o diez y media —dice—, vimos llegar al V Depósito camiones del ejército italiano con los servidores franceses de las baterías de costa del sector Este de Tolón.

"Cuando los italianos quisieron irse, después de haber hecho bajar a sus "prisioneros", los alemanes del puesto de guardia de la entrada del depósito les cerraron el camino, amenazadores... Los italianos no fueron al fin autorizados a irse sino después de conversaciones muy laboriosas."

LOS DOS PLATILLOS DE LA BALANZA

Esas grietas que revelan, de la cima a la base, la fragilidad del bloque germanoitaliano, no tienen más origen que la evolución de la guerra.

A esa evolución misma es a lo que deben su importancia las horas que acaban de pasar en Tolón desde el alba.

Ella es la que explica la atención apasionada con que van a seguirse en las cancillerías y en los estados mayores de todas las capitales del mundo en guerra —del lado de los aliados como en el campo de los dictadores y también entre los neutrales— las primeras informaciones que van a empezar a llegar, a partir de mediodía, sobre el golpe de fuerza alemán y sobre la destrucción de la escuadra francesa.

Lo mismo desde el punto de vista de la propaganda —de la guerra psicológica— que en lo concerniente a la estrategia propiamente dicha el éxito de la operación *Lila,* la captura de la escuadra francesa de Tolón intacta y su armamento inmediato bajo el pabellón de la cruz gamada hubiesen permitido a Hitler compensar, en lo inmediato, el éxito casi accidental de la operación *Antorcha.* En un plazo más largo, la nueva relación de las fuerzas navales en el Mediterráneo no hubiera dejado de pesar sobre la evolución del conflicto, aunque no fuera más que retrasando su desenlace.

Forzoso es comprobar, en el momento en que la escuadra francesa de Tolón se convierte en el punto de mira del mundo entero, que ya no existía para ella, aquella mañana, más que esta amarga alternativa: o caer en manos de los alemanes o desaparecer. Pero no hay que olvidar que pocos días antes se ofrecía a sus jefes una triple opción.

Indudablemente, el mundo libre va a acoger con alivio la noticia del

hundimiento: agradecerá a quienes disponían de un peso de doscientas treinta mil toneladas haberlo arrojado al mar antes que dejarlo deslizarse al mal platillo de la balanza. Pero cómo no pensar, con alguna tristeza, en la relatividad de esa satisfacción. Porque también había el buen platillo de la balanza... y que hubiera podido, gracias a la escuadra de Tolón, por tanto, gracias a Francia, inclinarla un poco más... y un poco más de prisa.

Tanto más cuanto que el punto de equilibrio, tan penosamente alcanzado — y después de tantos meses— por los aliados, ya empezaba a ser rebasado, de lo cual era un signo la tirantez que pudo comprobarse entre alemanes e italianos. El balance de la situación militar en todos los teatros de operaciones, tal como podía hacerse en aquella jornada del 27 de noviembre, lo confirma.

Ayer, 26 de noviembre, Ciano —él aún —anotaba:

> "Las noticias de Africa son, en conjunto, cada vez peores. En Túnez como en Tripolitania la situación de nuestras tropas es cada vez más crítica, en tanto que aumenta la presión del enemigo. Ayer de noche llegaron a las puertas de Túnez cuarenta tanques norteamericanos. Fougier, que es un realista y que es honrado, estima que, dentro de unos días, seremos expulsados de Túnez, y, dentro de un mes, de toda Africa. Mussolini también debe ser sobre poco más o menos de esta opinión, porque al telefonearme sobre el acuerdo comercial con Rumania, me dijo: "Inútil insistir demasiado para aumentar el contingente de petróleo; creo que el año próximo nuestras necesidades habrán disminuído claramente".

Hoy día 27, en Túnez, el general Anderson llegó a Teburba con la 78ª división británica, apoyada por una cincuentena de tanques norteamericanos y un destacamento de paracaidistas. Y aún hizo un raid de autoametralladoras hasta el aeródromo de Djedeida —¡a veinte kilómetros de Túnez!—, donde fueron destruídos sobre el terreno treinta y tres stukas. Y en Tripolitania, Montgomery acaba de restablecer el contacto con el Africa Korps delante de El Agheila.

> "Para Rommel —escribe Paul Carel[5]— no había más que un objetivo razonable: volver todo lo de prisa posible a Trípoli y a Túnez y de allí traer el ejército al continente. El 27 de noviembre los agentes de enlace de Rommel recibieron la siguiente orden: tener preparados un avión de transporte y un avión de acompañamiento en la noche del 27 al 28..."

El 28 Rommel estará delante de Hitler. Y Hitler se negará a escuchar sus argumentos.

En lo que concierne al frente del Este, el "Diario de Ciano" es más matizado:

---

[5] Paul Carel: *Afrika Korps*

"La ofensiva rusa en la cuenca del Volga y del Don continúa con resultados verdaderamente notables, al parecer. Pero aquí no sabemos nada preciso. Debemos atenernos a lo que dicen los alemanes."

Tiene razón Ciano en mostrarse escéptico, porque Hitler, en Rusia —y precisamente en las cuencas del Don y del Volga—, está cometiendo el más imperdonable de los errores de estrategia.

Ayer, en el séptimo día de contraofensiva, los rusos se unieron, al Norte de Stalingrado, con los defensores de la ciudad; todo el sexto ejército alemán está cogido en la trampa, entre el Don y el Volga.

Esa misma mañana, el general Von Manstein, el mejor estratega alemán, tomó el mando efectivo del grupo de ejércitos del Don. Y es hoy cuando el Führer va a tomar la decisión que Von Manstein teme. Va a obstinarse en conservar Stalingrado, como se obstinará en permanecer en África del Norte contra la opinión de Rommel.

He aquí en qué términos desilusionados evoca Von Manstein la recepción de las órdenes de Hitler:

"El 27 de noviembre recibimos de la O. K. W. un telemensaje que constituía la respuesta a nuestra comunicación del 24.[6] Hitler parecía no haber cambiado de idea. Si se abandonaba Stalingrado, declaraba para justificar su decisión, habría que reconquistar a un precio aún más elevado lo que nos había costado tan grandes sacrificios en 1942. No era esa la cuestión, aun suponiendo que fuera posible una repetición de la ofensiva de 1942. La cuestión era saber si seríamos capaces de restablecer la situación en el ala meridional del frente de Rusia —no importa sobre qué posición—, y para eso parecía indispensable liberar el sexto ejército."[7]

En fin, en el tercer teatro de operaciones de la guerra mundial, en el Pacífico, el aliado asiático de Hitler y Mussolini también comprueba, en la víspera del primer aniversario de Pearl Harbour, el cambio de la situación. La tercera batalla naval de las Salomón fue definitivamente perdida hace ocho días. El fin perseguido por los norteamericanos desde las Midway está alcanzado: la marina japonesa ya no tiene, ni puede volver a tenerla, la iniciativa de las operaciones.

Y, por tierra, el nombre de Guadalcanal, donde los *marines* entraron en acción contra la 38ª división japonesa, condenada para lo futuro, hace eco, con un paralelismo sorprendente, al de Stalingrado.

---

[6] El 24 de noviembre había sugerido Von Manstein abrir un pasillo que permitiera reaprovisionar al sexto ejército de municiones y de carburante para devolverle su movilidad y permitirle salir de la bolsa.

[7] Von Manstein: *Victorias perdidas.*

Importante en la coyuntura mundial el acontecimiento que acaba de tener lugar en Tolón lo es más aún si se mira desde un punto de vista puramente francés.

Desde el desembarco aliado en Africa del Norte, gracias a los esfuerzos conjugados de los consejeros políticos del mando norteamericano y de la junta vichyste a cuya cabeza se puso Darlan "en nombre del Mariscal", Argel se ha convertido, más que Vichy, en la capital de la lucha contra la "Francia Libre".

Esa situación empezó a tener las primeras repercusiones en Londres. Según las palabras del general De Gaulle: "La buena veleidad inglesa no debía resistir por mucho tiempo a la presión norteamericana..."

El 19 de noviembre el gabinete británico había prohibido la difusión, por la B. B. C., de una declaración de las organizaciones de la Resistencia francesa, que reafirmaba:

"El general De Gaulle es el jefe indiscutible de la Resistencia...", y que contenía esta frase explosiva:

"En ningún caso admitiremos que la adhesión de los responsables de la traición militar y política se considere como una excusa por los crímenes pasados".

Dos días más tarde, una nueva prohibición caía sobre una alocución —registrada ya, sin embargo— del mismo general De Gaulle, en la que el jefe de los Franceses Libres afirmaba con fuerza que no debía ser deshonrada la liberación nacional.[8]

Desde entonces, el general De Gaulle no recurrió más a las antenas británicas. Volverá, no obstante, delante del micro de la B. B. C. aquella misma noche, para sacar la lección que encerraba el hundimiento de Tolón. Y Churchill, que se había mostrado tan conciliador ante las exigencias de Roosevelt en lo relativo a la política que debía seguirse en Africa del Norte, va a empezar a evolucionar: ¿No confesó él mismo cuánto pesaba en su espíritu la autoridad que él atribuía a Darlan sobre "su" escuadra?

El primer ministro británico ya sabe en adelante a qué atenerse: ya no hay nada que ganar andando "una milla a cuatro patas" para acercarse a Darlan...

Este último se da cuenta, por lo demás, de que, a partir del momento en que no quede nada del mito de su poder sobre la escuadra, sus mismos amigos no tardarán en ver en él, efectivamente, más que un "expediente provisional". Así, escribirá hoy mismo a su mejor abogado cerca de Roosevelt —el almirante Leahy— a fin de atenuar, si era posible la impresión que no habrá dejado de producir la destrucción, a pesar de sus órdenes, sus llamamientos y sus "invitaciones", de su último triunfo.

En aquella carta del 27 de noviembre, Darlan se esfuerza en demos-

[8] Esa alocución del jefe de la Francia Libre debía difundirse el 21 de noviembre por las estaciones de Brazzaville, Beyruth y Duala.

trar a Leahy —y por él al Presidente de los Estados Unidos— de que aun representa algo. Evoca su "popularidad personal", que —escribe— "aumentó mucho en Francia", y se apoya en "inspecciones de carácter puramente militar y a las que no acompañó ninguna especie de publicidad", en el curso de las cuales dice haber sido "calurosamente aclamado por numerosos espectadores".

El alegato termina con la enumeración de los últimos naipes de que Darlan pretende disponer aún:

> "Francia está abajo. Acaban de decirme que una parte de la escuadra francesa se hundió en Tolón, pero felizmente el imperio francés subsiste y una parte importante de la escuadra se encuentra aún en Dakar y en Alejandría.
>
> "Al lado de ustedes y con su ayuda estamos seguros de que Francia revivirá completamente. Si el Presidente Roosevelt y el señor Churchill tienen confianza en el equipo que trabaja conmigo, estoy seguro de que sumaremos a su causa —que es también la nuestra— la totalidad de los súbditos franceses, en particular los musulmanes."

Leahy será tanto más sensible a esa argumentación porque necesita —a menos de reconocer valerosamente su propia bancarrota— seguir, cueste lo que cueste, acreditando a través de Darlan la leyenda de una Francia unánimemente agrupada detrás "del Mariscal".

En cuanto al hundimiento mismo, el almirante Leahy no verá en él más que lo que Darlan afecta ver: la prueba de la fidelidad de los marinos a las órdenes del almirante de la escuadra... ¡A pesar de él, en caso necesario!

> "El 27 de noviembre —escribe el antiguo embajador de Roosevelt en Vichy— supimos que los alemanes habían penetrado en el puerto militar de Tolón y que una parte de la escuadra que estaba allí fue hundida por sus tripulaciones. El hecho comprobaba lo que Darlan me había dicho en varias ocasiones, a saber: que los barcos serían hundidos antes que correr el riesgo de caer en manos extranjeras. Nosotros habíamos procurado que el almirante ordenase a aquellos barcos unirse a la flota aliada del Mediterráneo. No lo hicieron. Sus comandantes no obedecieron a su jefe, lo que recordó las palabras de Darlan pronunciadas cuando era primer ministro, según las cuales la orden de hundirse era definitiva y no podía ser objeto de una coacción en el momento de la eventualidad de una captura de la escuadra."

Pero en el fondo importa bastante poco, el 27 de noviembre de 1942, que Darlan se esfuerce así por mantener el "trato monstruoso"[9] que hizo con los norteamericanos. En efecto, lo mismo que la guerra acaba al fin

[9] La fórmula fue empleada por el general De Gaulle en un telegrama del 5 de diciembre de 1942.

de "hacer el viraje", así los acontecimientos de esta mañana, trátese del hundimiento de Tolón o de la liquidación del ejército de armisticio, van a acabar de forjar la unidad de todas las fuerzas de la Resistencia interior francesa.

Ya el 19 de noviembre, en su declaración dirigida al general De Gaulle, movimientos de Resistencia, sindicatos, partidos políticos, habían afirmado que el jefe de los Franceses Libres agrupaba "más que nunca a todo el país detrás de él".

Y hoy mismo, 27 de noviembre, en el curso de una reunión del comité de coordinación de los movimientos de Resistencia de la zona Sur, va a decidirse verter inmediatamente en el ejército secreto —cuyo jefe, el general Delestraint,[10] acaba de ser nombrado por el general De Gaulle— todos los grupos paramilitares de los movimientos.

No obstante, para que la lista de los signatarios de la declaración del 19 de noviembre —o la de los participantes en la reunión del 27— sea el reflejo exacto de todas las organizaciones, o, a falta de organizaciones constituídas, de todas las las tendencias comprometidas en la lucha contra el enemigo, faltan al llamamiento dos elementos: por una parte los comunistas —partido comunista y F. T. P. F.—, y por otra parte los oficiales y suboficiales del ejército de armisticio que, hasta entonces, habían conservado la esperanza de que el mariscal Pétain les daría un día la orden de reanudar el combate.

El 27 de noviembre ya no puede quedar la menor duda para éstos ni para aquéllos. En lo que concierne a los comunistas, han disipado, desde hace exactamente cuarenta y ocho horas —desde su entrevista el 25 de noviembre con el coronel Rémy, representante de las fuerzas Francesas Combatientes—, todo equívoco, dirigiendo al general De Gaulle dos documentos: una carta del comité militar de los F. T. P. F. y un acta de la entrevista del 25.

He aquí —citados por el coronel Rémy[11]— los últimos renglones de la carta de los F. T. P.:

> "Los F. T. P. se baten, hacen la guerra y saben morir con valor y corazón de soldado. Por eso le piden al gran soldado que es usted que haga saber que forman también parte de la *Francia Combatiente*.
>
> "Su deseo más ardiente de soldados oscuros, desconocidos, confundidos entre la muchedumbre ardiente de los patriotas, a fin de poder herir mejor al enemigo, es ver formarse, al llamamiento de la *Francia Combatiente*, y en todo el territorio francés, el Ejército Francés de la Libertad para acabar con el innoble ocupante de que está mancillada Francia entera. El único derecho a que aspiran los *Francotiradores y Banderizos de Francia* será el de ocupar allí su lugar para batirse con honor y disciplina."

---

[10] Primer jefe del E. S., el general Delestraint (Vidal) debía ser detenido por los alemanes y enviado a un campo de deportación, del que no volvió.

[11] *On m'appelait Rémy*, por el coronel Rémy.

En cuanto a los resistentes del ejército de armisticio, aquella misma mañana, al amanecer, sonó para ellos la hora de la elección. Es cierto que la mayor parte de ellos, según palabras de uno de sus jefes, empezarán por "mirar hacia el estado mayor de Argel". Pero desde luego no miran —y ya es mucho— hacia Vichy, de donde Argel sigue proclamándose representante.

11

De mediodía a medianoche

Han de pasar aún doce horas —interminablemente— antes de que concluya aquella jornada.

Del hundimiento mismo ya no hay gran cosa que decir: todo está consumado ahora y en el puerto de Tolón no quedan, salvo raras excepciones, más que restos.

Pero sobre uno de esos restos —y no el menor, pues se trata del *Strasbourg*— sigue flotando la insignia del almirante comandante en jefe de las F. A. M. Y no hará falta más para ocupar la tarde y la noche.

Habiendo quedado sin efecto, con causa bastante, el mensaje de Pétain, los alemanes, después de haber respetado la tregua de la comida, a las 14 horas renovaron las gestiones cerca del almirante De Laborde.

El que volvió fue aquel a quien De Laborde llama "el oficial de marina insolente". "Siempre altivo —añade el comandante en jefe—, pero más correcto..."

—Esta vez, almirante, hay que irse. Tienen ustedes, usted y sus oficiales, media hora para dejar el barco.

Y el alemán mira ostensiblemente su reloj-pulsera.

Un silencio, y después De Laborde pregunta:

—¿Tiene usted orden de emplear la fuerza?

—No...

—Entonces, no vale la pena que mire usted su reloj, porque ya le he dicho que no me iré de buen grado..., salvo orden del Mariscal, desde luego.

Estas últimas palabras producen en el capitán de corbeta de la Kriegsmarine un efecto del que el primero en sorprenderse fue De Laborde. El alemán se va, sin insistir, convencido de que al fin hay a la vista una solución.

No obstante, aún pasará una hora antes de que se presenten nuevos negociadores en el portalón de popa del *Strasbourg*.

Durante ese tiempo, el comandante Seyeux dio orden a seis oficiales del *Strasbourg* y a los pocos hombres de la tripulación que habían quedado a bordo en el momento de la evacuación del barco que se fueran de éste bajo el mando del segundo comandante y se dirigieran al V Depósito.

Pero he aquí a los alemanes, que vuelven. Se trata ahora de un joven oficial de marina al que acompañan dos intérpretes de la Wehrmacht, de los cuales dice De Laborde: "Entre los dos no hacen la mitad de uno..."

De Laborde desdeña, pues, sus servicios, y sigue hablando en alemán. En cuanto al oficial de marina, está —de creer a De Laborde— intimidado.

—Almirante —dijo—, le traigo la orden del mariscal Pétain de que tiene usted que dejar su barco.

De Laborde toma el sobre que le tiende el alemán y saca de él un papel escrito a máquina en el que lee... esto:

"KPS. H. Qu., 27. 11. 1942. 13. 10 Uhf.

> "Folgender Fernspruch des Marschall Pétain an Admiral de Laborde wurde soeben von General feldmarschall Rundstedt übermittelt, da Marschall Pétain nach Toulon keine Frensprechverbindung erhält:
>
> "Anfahre soeben, dass Ihr Schiff sinkt. Ich befehle Ihnen, unverzüglich von Bord zu gehen.
>
> "Pétain
>
> "Für die Richtigkeit:
> Der Chef des Generalstabes."[1]

De Laborde se extraña:

—Si este mensaje procede realmente del mariscal Pétain, ¿por qué está escrito en alemán?

—No lo sé.

—En esas condiciones —prosigue De Laborde— nada me obliga a creer que este mensaje sea auténtico. No lo creo y no me iré.

—Además, ¿por qué no viene el teniente de navío Frappart?

—No lo sé...

—Pues bien, yo sí lo sé —dijo De Laborde—. Es que le da vergüenza.

Aún ha de pasar una hora antes de que entre en escena un nuevo personaje, "un coronel alemán grande y gordo bastante simpático", y que habla un francés que el mismo De Laborde, que es difícil, juzga "bastante bueno".

—Estoy encargado de las transmisiones y vengo a conectar su teléfono para que pueda usted hablar con el mariscal Pétain.

---

[1] Mensaje siguiente del mariscal Pétain al almirante De Laborde acaba de ser transmitido por el General Feldmariscal Von Rundstedt, visto que el mariscal Pétain no puede conseguir comunicación telefónica con Tolón: "Me entero en este instante de que su barco se hunde. Le doy la orden de abandonarlo sin dilación.—*Pétain*". Para su transmisión exacta. El jefe del estado mayor

De Laborde le señala el cable telefónico que sale del *Strasbourg*.

—Mire usted... A pesar de que estamos separados del muelle, no está tirante... Nuestro teléfono fue cortado hacia las 5 h. 30 de esta mañana, pero el corte debió hacerse en algún sitio del Arsenal, probablemente por sus tropas...

El gordo coronel de transmisiones, provisto de aquellos informes, se va... No por eso deja de volver, unos instantes después, al pontón, acompañado de otro oficial y de un obrero vestido de paisano que empezó a trabajar en la caja de conexión.

Y las horas siguen pasando.

EL ALMIRANTE MARQUIS SE ORGANIZA

Vuelto a Tolón con el mayor general Dornon, el almirante Marquis se dispone a instalarse, con la conformidad de los alemanes, en la parte Oeste de la prefectura marítima. Los ocupantes se reservan el resto, comprendido el despacho mismo del prefecto marítimo. Pero la marina consigue conservar el P. C. de transmisiones de la prefectura marítima, así como la centralilla telefónica.

Fue el alférez Piéters quien se encargó de organizar aquellas oficinas. Piéters se había presentado al prefecto marítimo poco después de haber regresado éste a Tolón; el comandante Marlov y él habían enviado a Marquis las famosas sacas postales con la correspondencia del Almirantazgo, y cuya mayor parte iba a ser quemada inmediatamente.

Por lo demás, todos los oficiales de marina que se hallan en Tolón y no han sido enviados al V Depósito no tardaron en ir a ponerse a disposición del prefecto marítimo, que no puede darles ocupación a todos.

Los poderes de que va a disponer Marquis en Tolón son, en efecto, muy limitados, y más aun los medios que se le dejarán para realizar su tarea. Esta tarea la definió él mismo así, cuando se le presentó el capitán de corbeta Nomura:

—Yo me considero siempre en el ejercicio de mis facultades civiles en Tolón, y, en esas condiciones, constituyo en torno mío un gabinete civil formado por oficiales en traje de paisano.

Aquel gabinete va a comprender:

Al almirante Maupeou como jefe de gabinete, al capitán de fragata Geoffroy, al capitán de corbeta De Faget, ambos como intérpretes de alemán y encargados de los enlaces con la Kommandantur; al capitán de corbeta Nomura, encargado de dirigir la policía y la gendarmería; al teniente de navío Lamiot, como oficial de órdenes; al teniente de navío Normand, a quien se confiarán diferentes misiones, y al alférez de navío Piéters, encargado de proceder a la instalación material de las oficinas en la prefectura marítima.

A las 16 h. 45 Marquis llamó a Vichy y, en cierto modo, dio el punto de la situación en Tolón, para uso del almirante Abrial y del gobierno:

"Comunicación telefónica
del almirante Marquis,
prefecto Marítimo de Tolón,
al Almirantazgo francés.

"*Transmitida a las 16 h. 45, el 27 de noviembre de 1942.*

"1º El almirante Marquis envía con urgencia extrema un oficial a la Kommandantur Marina del Arsenal de Tolón para tratar de transmitir al almirante De Laborde la orden del Mariscal.

"El almirante De Laborde sigue en el *Strasbourg* con su estado mayor solamente.

"2º Todos los barcos fueron hundidos o taladrados en razón de la brutalidad del ataque.

"3º La reacción terrestre francesa fue casi nula (algunos aislados solamente). En total: 3 muertos, 20 heridos en Sainte-Anne; pero quizá haya más en otras partes.

"4º Todos los oficiales generales fueron llevados a Aix, salvo el almirante Marquis, a quien se dejó por cortesía en la prefectura marítima, así como el almirante Dornon, que se ocupa del Arsenal en relación con el comandante de la marina alemana.

"El almirante Marquis retiene el poder civil.

"5º Los oficiales fueron autorizados a llevar sus armas. Están concentrados en los cuarteles con sus hombres.

"6º El comandante de la plaza es un coronel.

"7º El almirante Marquis fue capturado antes de toda ocupación y conducido a Ollioules cerca del general alemán.

"8º Todas las comunicaciones telefónicas están restablecidas. El Presidente Laval está en comunicación con el subprefecto de Tolón.

"9º El almirante Marquis cuenta dirigirse a las 18 h. a la subprefectura, donde se podrá comunicar con él.

1645/27/11."

El almirante Abrial aprovechará aquella posibilidad de comunicación telefónica para arreglar inmediatamente las cuestiones de personal: su jefe adjunto de gabinete, el capitán de fragata Hilly, ordenará, pues, a Marquis que conceda inmediatamente a todo el personal de la marina de Tolón un permiso de tres meses, con sueldo, "para que nadie pueda suponer que ya no pertenece a la marina".

EN EL QUINTO DEPOSITO

El almirante Dornon, por su parte, va a tener que esforzarse en resolver todos los problemas relativos al Arsenal. Por tanto, estará en relación mucho más directa con la Kriegsmarine.

Esta —hasta aquí... tan discreta— comienza, en efecto, a llegar en

gran número; los alemanes ejecutan puntualmente la orden de operaciones que preveía el envío a Tolón en la tarde del 27 de más de cinco mil marinos (los que acaban de pasar por Marsella) destinados a formar las tripulaciones de los barcos tomados intactos por la Wehrmacht...

En espera de volver a tomar el tren —pues, evidentemente, no se tendrá necesidad de ellos—, los marinos alemanes están concentrados en el colegio Rouvière. Mas, por el contrario, oficiales, técnicos especialistas en trabajos marítimos (mandados por el T. N Gumbrich) se instalan en gran número en el Arsenal y en la P. M.

Dornon, para establecer un enlace con ellos, "toma" al comandante Croizet el capitán de navío Bienaymé, que habla el alemán y trató durante veinte meses a las gentes de la Kriegsmarine en Wiesbaden. Las tareas a que tiene que hacer frente el mayor general, ayudado por el comandante Bienaymé, son numerosas.

—Debo —dice el comandante Bienaymé— ayudar al almirante Dornon a preparar las múltiples cuestiones planteadas por:

"—la llegada en masa de los marinos alemanes;

"—el funcionamiento de las subsistencias;

"—la puesta en marcha del Arsenal según las instrucciones del prefecto marítimo."

Pero, en lo inmediato, como podía preverse, es sobre el Quinto Depósito sobre el que recae —y ello durará aún varios días— la tarea más considerable, sobre todo la que va a exigir más capacidad organizadora...

Se trataba de atender a lo más urgente. De alimentar a los hombres y proporcionarles lechos. La solución del problema que plantea el alojamiento de aquellos efectivos considerables va a ser facilitada por algunas medidas de despeje: el comandante Croizet conseguirá de los alemanes autorización para enviar a los oficiales y tripulaciones de los submarinos a sus centros de Missiessy y del Mourillon, después la mayor parte de las tripulaciones de la 3ª escuadra ligera será alojada en el cuartel de la Dirección del Puerto. En cuanto a la dotación del *Marseillaise*, se la instalará en una caverna preparada para almacenar minas submarinas vacía en aquel momento...

Por la noche todo el mundo está acomodado[2] y cada uno tendrá una cama o un jergón, si es necesario, en un pasillo, un refectorio o un hangar. Los que llegaron al depósito después del hundimiento de su barco, vestidos sólo con monos de fogonero, y en ocasiones más ligeramente aún, por haber tenido que dejarlo todo a bordo, recibieron ropas tomadas muy liberalmente de las existencias del depósito de ropa de la marina.[3] Eso —dicen— tendrán de menos los alemanes...

---

[2] Para la península de Saint-Mandrier y la zona La Seyne-Sanary, la concentración se hizo en Tamaris, donde 2,000 hombres estuvieron hacinados —"como arenques en barrica", dirá uno de ellos— en los fosos del Fuerte de Napoleón.
[3] Evaluada en 17 millones de francos... 1942.

No hizo falta mucho tiempo, en efecto, para que los toloneses, así civiles como marinos, supieran a qué atenerse sobre el comportamiento de aquel soldado alemán cuyo tacto se les había evitado hasta entonces. Desde cierto punto de vista, por ejemplo el de los almirantes a quienes se prodigaron, desde el portalón de sus barcos hasta Ollioules y Aix, las marcas de respeto, los alemanes se mostraron "correctos". Es sabido, por lo demás, que no fue en Tolón ni en 1942 cuando ese calificativo se aplicó por primera vez, y con menos conocimiento de causa, a los soldados de Hitler.

Pero la "corrección", verosímilmente recomendada por jefes que no carecían de lo superfluo, no duró mucho tiempo ante la atracción del pillaje.

La rebatiña de los alemanes sobre los equipajes y los efectos personales comenzó a veces en los mismos muelles, en el momento de la evacuación de los barcos:

—La conducta del destacamento encargado de apoderarse del *Marseillaise* (y cuya agresividad fue nula) fue despreciable —anota el almirante Bléhaut—. Muchos equipajes, muchos efectos personales —entre ellos los míos— fueron robados deliberadamente.

Aun podría pensarse que sólo se trataba de algunas reacciones individuales, molestas desde luego, pero que no permitían incriminar en su conjunto a las tropas encargadas de la operación *Lila*.

Lo que ocurrió después iba a autorizar todas las generalizaciones... Los "señores" de la Wehrmacht se llevaron por camiones enteros, en medio de un desorden indescriptible y con desprecio de toda disciplina, víveres, artículos de intendencia, ropas... En unas horas los almacenes del Estado o de las colectividades, cocinas, cooperativas, cantinas, hogares, talleres, comercios, fueron saqueados, vaciados. Avisados por oficiales franceses, que asistían escandalizados a aquella rebatiña, los oficiales alemanes intentaron en varias ocasiones hacer cesar aquel estado de cosas. Pero lo hacían flojamente y, hay que decirlo, sin gran eficacia. A veces fueron franceses quienes, dando pruebas de autoridad, lograron hacer soltar su botín a los saqueadores. Así ocurrió en el Arsenal, donde los comandantes Still, Labbey y Ferrière hicieron más que los oficiales de la Wehrmacht para exigir un mínimum de disciplina a los soldados alemanes. Por otra parte, los mismos alemanes habían pedido ya a mediodía que se afectasen fuerzas de gendarmería ligera y sedentaria a mantener el orden en el interior del arsenal principal.

Un incidente ocurrido en el Quinto Depósito demostrará que no hay ninguna exageración: el comandante Bonny —que acababa apenas de impedir el saqueo de la biblioteca— vio a dos alemanes que atravesaban el patio transportando un reloj de chimenea, visiblemente robado del comedor de oficiales de un barco.[4] El segundo comandante del depósito

[4] Se trataba, en efecto, del reloj del comedor de oficiales del *Gladiateur*.

mandó inmediatamente a dos marineros franceses a detener a los saqueadores y recuperar el reloj. Puesto al corriente del incidente, que hubiera podido acabar mal, el oficial alemán —un Hauptmann— destacado cerca del comandante del V Depósito, no tuvo más remedio que darle la razón al comandante Bonny...

Escenas semejantes de pillaje individual o colectivo tuvieron lugar en toda la zona de Tolón, tanto en la península de Saint-Mandrier como en La Seyne, lo mismo en Lamalgue que en el cuartel de Grignan.

Los toloneses asistieron con una rabia impotente a aquel latrocinio y vieron irse ante sus ojos las impresionantes existencias de víveres acumuladas por la marina.

Pero estamos, no hay que olvidarlo, en noviembre de 1942, y Francia, tanto en la zona Sur como en la zona Norte, sufre una penuria de géneros alimenticios que el mercado negro no compensa más que para los privilegiados de la fortuna... o del régimen.

El señor Moreni, presidente de la Cámara de Comercio de Tolón, al ver pasar por debajo de sus ventanas los camiones, los coches anfibios, los vehículos de todas clases cargados de víveres, de botes de conservas, de sacos de harina y de arroz, no pudo menos de pensar en la entrevista que había tenido unos días antes, entre el 11 y el 26 de noviembre, con el almirante Marquis.

—Almirante —había dicho el señor Moreni—, usted sin duda cree, como yo, que la invasión de Tolón por los alemanes es inevitable e inminente... Vengo, pues, a pedirle oficialmente que antes de que sea demasiado tarde se distribuyan a la población tolonesa las existencias de víveres de la marina.

Marquis tomó la cosa a mal:

—¿Invasión inminente? ¿Inevitable? ¡Vamos, vamos...; ni se hable de eso! Los alemanes tienen confianza en la marina francesa y puedo garantizarle a usted que, después del acuerdo a que se llegó para la defensa del campo fortificado, Tolón no será ocupado nunca por los alemanes..., nunca...

Y como el señor Moreni insistiera, el almirante Marquis añadió:

—Su gestión cae mal; yo iba precisamente a comunicarle una decisión que va exactamente en sentido inverso... Dada la interrupción de todas las relaciones entre la metrópoli y el A. F. N., tenemos que prepararnos para una especie de bloqueo. Cada vez recibiremos menos víveres procedentes de nuestras posesiones de ultramar. Así, pues, me vi llevado a decidir, para conservar las existencias de la marina, que no se le cederán a usted más víveres y géneros de intendencia, como se hizo hasta ahora, para los paquetes de los prisioneros.

El señor Moreni no pudo hacer más que tomar nota de aquella decisión, no sin haber pedido al prefecto marítimo que, "para seguir la regla", tuviera a bien dirigirle la confirmación escrita[5]...

---

[5] Poco después el señor Moreni recibió, en efecto, la carta del almirante Marquis. Decía —y las razones eran las que había expuesto Marquis verbalmente— que la intendencia de marina en adelante dejaría de ceder víveres y

En diversas ocasiones, en el curso de aquella jornada, a pesar de la visibilidad reducida, de la nube de humo que oculta el cielo —a pesar de la prohibición formal de los alemanes, a pesar también del riesgo que había en acercarse a barcos incendiados a bordo de los cuales se producían aún, acá y allá, explosiones—, algunos barquichuelos circularon por el puerto. A ellos se les debe tener algunas imágenes impresionantes de las naves aún devastadas por el incendio y del puerto aplastado bajo una capa de humo negro.

De las Mouissèques salió en su canoa automóvil, con una vieja cámara fotográfica, el aficionado señor Adolfo Blanc, que pasó la tarde fotografiando los navíos, acercándose a los cascos que ardían, inconsciente —él mismo lo reconoce— del peligro que corría.[6]

Otro fotógrafo, éste profesional —un periodista parisiense, el señor Piernic, quien, encontrándose a más de 50 kilómetros, había visto el humo elevarse sobre Tolón y se había lanzado en su motocicleta hacia "el suceso"—, logró, no sin trabajo, encontrar en el muelle Cronstadt a un pescador que aceptó sacar su barco... ¡con la única condición de que no se pagase nada!

El señor Piernic publicó, al día siguiente de la Liberación, la extraordinaria serie de documentos fotográficos recogidos por él en el puerto de Tolón aquel día. Pero no sólo tomó fotos. También registró en el papel las impresiones que recibió en el curso de aquel "paseo":

"Desde la bola de los mástiles hasta la cala, el *Algerie,* gran crucero de 10,000 toneladas, arde como una antorcha. Un formidable zumbido acompaña aquellos resplandores de taller de fundición, cuyo aliento diabólico llega hasta nosotros a pesar de estar a más de cien metros de distancia.

"A derecha, a izquierda, otros volcanes: el *Dupleix,* el *Colbert,* el *Marseillaise,* proyectan por todos lados sus torbellinos incandescentes...

"Dominando con su altiva estatura aquel gigantesco osario de acero, las 26,500 toneladas del *Strasbourg* se destacaban en blanco como una emocionante aparición".[7]

---

artículos destinados a los prisioneros de guerra en Alemania. Marquis —respondiendo además a las preocupaciones de su interlocutor— añadía: "Los alemanes no estarán nunca en Tolón". Cuarenta y ocho horas después de la invasión del campo fortificado y del hundimiento de la escuadra un oficial del gabinete del prefecto marítimo —cuyo nombre no recuerda Moreni, pero sabe que pertenece al 2º despacho de la P. M.— se presentó en casa del señor Moreni de parte del almirante Marquis para... recuperar la carta

[6] El fotógrafo de La Seyne a quien el señor Blanc confió sus rollos de película para revelarlos, sacó millares de ejemplares de aquellos documentos excepcionales, que, además, fueron fotografiados y reproducidos por muchos fotógrafos toloneses.

[7] A. Piernic: *L'Heroique Sabordage de la flotte française.* Aunque nos fue imposible, por haber suspendido toda actividad el editor, encontrar al autor de esas fotografías, reproducimos cierto número de ellas. Son testimonio del talento del señor Piernic y de los peligros que corrió para fijar en la película las imágenes del hundimiento. *(N. del E.)*

Se tomaron otras fotografías, desde la ciudad misma o desde el Mourillon, en tanto que los barcos ardían aún en el puerto. Así filmó el señor Moreni, desde el tejado del Palacio de la Bolsa, el puerto y la rada. El film fue puesto en camino aquella misma noche por los cuidados de una de las redes de información de la Francia Combatiente que se encargó de enviarlo a Londres.

EN EL "STRASBOURG", AL CAER LA NOCHE...

A bordo del *Strasbourg*, hasta el crepúsculo, no pasó nada más; la reparación del teléfono resultó tan larga como difícil: aún no está terminada. De pronto aparecen en el muelle los faros de un automóvil. El coche se detuvo delante del pontón del *Strasbourg* y descendieron de él un oficial alemán y un civil.

El civil no es otro que el comandante Maupeou, el jefe del "gabinete civil" que Marquis acaba de reconstruir.

Maupeou y el alemán subieron a bordo del *Strasbourg* e inmediatamente fueron introducidos en el despacho del almirante De Laborde.

—Almirante, —dijo el comandante De Maupeou—, el almirante Marquis, que fue reintegrado a Tolón por los alemanes como gobernador civil de la ciudad, le suplica que abandone su barco. El Mariscal le conmina a usted, para no perjudicar las negociaciones en marcha... El Presidente Laval, el almirante Abrial, el almirante Platon se lo piden también... Un mensaje de Vichy en ese sentido...

Pero De Laborde no es hombre que se deje convencer tan fácilmente:

—¿Recibió usted mismo ese mensaje de Vichy?

—No, almirante.

—¿Fue el almirante Marquis en persona quien lo recibió?

—No lo sé.

—En esas condiciones —concluyó De Laborde— tengo que pensar que los alemanes le enseñaron a Marquis el mismo mensaje que a mí, pero yo lo considero falso. Por tanto, no me voy...

Como último recurso, el comandante Maupeou pidió a De Laborde que designe a uno de sus oficiales para que vaya a la prefectura marítima y le traiga una confirmación.

De Laborde acepta. Fue el almirante Guérin quien dejó el *Strasbourg* con el comandante De Maupeou y el comparsa alemán que lo escolta.

Una hora después, en el momento mismo en que reaparecen en el muelle los faros del coche que reacompaña al almirante Guérin, suena en el despacho del comandante en jefe de las F. A. M. el timbre del teléfono, arreglado por fin. Al otro extremo del hilo está Marquis, que confirma:

—Yo mismo recibí, en persona, la comunicación de Vichy. El mensaje del Mariscal es auténtico.

Esta vez De Laborde se convence. Pero de ahí a salir del barco...

—Ya es noche cerrada —dijo a Marquis—, y ya sea en motora, ya sea en auto, no puedo llegar a mi casa, en Tamaris, si no me acompaña un oficial alemán. Si no, corro el riesgo de ser detenido... Espero, pues, que venga a buscarme un oficial alemán.

Marquis lo tranquiliza... a medias; desde luego, irá a buscarle un oficial alemán. En cuanto a ir a su casa, es otra cosa...

De Laborde cuelga el aparato y escucha la información del almirante Guérin. Este confirma en todos sus puntos lo que acaba de decir el prefecto marítimo. Añade algunos datos complementarios: son los alemanes quienes telefonearon a Vichy para provocar esas órdenes del Mariscal.

—Hasta añadieron —precisó Guérin, bien informado— que amenazaba usted con dejarse saltar con el *Strasbourg*.

—Tratándose de un barco hundido hasta el segundo puente —observó De Laborde— es verdaderamente pueril. —Y el comandante en jefe añadió—: El tiempo pasa y el oficial anunciado no llega. La noche es muy oscura, alumbrada sólo por los grandes resplandores rojos del incendio del *Algerie,* que sigue ardiendo con explosiones a veces violentas.

"Son las 17 horas; cenaremos sumariamente en las mismas condiciones que para la comida".

VERDADERAS Y FALSAS NOTICIAS

19 horas. Es el momento en que, en la Europa en guerra, caída la noche, que permite, a pesar de las interferencias más sabias, escuchar todas las estaciones de ondas cortas, se desencadenan las propagandas de las naciones beligerantes, mientras las neutrales se esfuerzan —a veces sin gran éxito, como va a verse— en interpretar lo mejor posible informaciones rigurosamente contradictorias.

En Vichy —Vichy ocupado por los alemanes— la censura vigila. Un despacho enviado desde Tolón aquel día por el corresponsal de la O. F. I.,[8] Paul Lorenzi, y que daba detalles precisos sobre el hundimiento, fue bloqueado inmediatamente por los censores.[9]

Pero si la censura vigila, vigila mal... En efecto, al terminar la jornada, en el hotel de la Paix, cuando Simon Arbellot, del servicio de prensa, se preparaba a regresar a su despacho después de haber tenido con los periodistas acreditados su conferencia acostumbrada... para no decirles nada, o casi nada, uno de los asistentes, el señor La Chapelle, tomó su lugar:

"Un periodista acreditado, el señor La Chapelle —escribe Simon

[8] Ex Agencia Havas.

[9] El envío de ese despacho causó el encarcelamiento imediato, en Tolón, de Paul Lorenzi.

Arbellot[10]— saca un papel del bolsillo, un despacho de Tolón prohibido por la censura y del que pudo apoderarse en la oficina de un censor distraído o complaciente. Procede del corresponsal de la O. F. I. en Tolón. Es el relato del hundimiento en su grandeza trágica. Conmovedora también en su sencillez telegráfica es la irrupción nocturna de los blindados alemanes en Tolón dormido, los combates al amanecer en el Arsenal, la llegada al puerto de las vanguardias enemigas; los almirantes, oficiales y marineros franceses en sus puestos: a bordo, el hundimiento en el momento preciso en que se acerca el asaltante.

"Los periodistas escuchan en silencio. El lector, con la voz estrangulada por la emoción, termina diciendo: "La marina, señores, acaba de salvar el honor. ¡Viva Francia!"

"Le responde una gran ovación, cuyo eco salvará las paredes del hotel de la Paix. Media hora después el periodista es detenido por la Policía, conducido al puesto y encarcelado, para enseñarle a leer un despacho prohibido, para enseñarle a decir la verdad en público.

"Ante la protesta unánime de sus compañeros, a los cuales me uno a la cabeza, es puesto en libertad al día siguiente por la mañana."

En cuanto a la censura, se encargó paradójicamente, según su costumbre, de llenar las columnas de los periódicos imponiéndoles la publicación de cierto número de despachos, y, según el uso establecido, fijó hasta los menores detalles de su ajuste en las páginas.

He aquí, por lo demás, las consignas difundidas durante el día y la noche del 27 de noviembre:[11]

> "Consigna núm. 1004. —Los periódicos titularán a cinco columnas los sucesos del día. Antetítulo: "Lo que le cuesta a Francia la traición de los jefes del Africa Francesa"; título: "En una carta al Mariscal de Francia, jefe del Estado, el canciller Hitler expone las razones por las cuales decidió la ocupación de Tolón y la desmovilización del ejército francés". La carta del Führer al Mariscal se publicará a tres columnas. En las dos columnas siguientes se publicarán el comunicado del ministerio de Información y el del Consejo de ministros."[12]

El comunicado del "Consejo de ministros" —el primero que se desarrolló sin ocupar la presidencia Pétain— trataba principalmente de la medida que privaba de la nacionalidad francesa a Darlan y a Giraud, tomada a propuesta del guardasellos Joseph Barthélémy.

En cuanto al otro comunicado, atribuído a la Información, había sido origen de un incidente bastante vivo: el almirante Abrial había pasado a la presidencia del Consejo un proyecto de comunicado que terminaba

---

10 Simon Arbellot: *J'ai vu mourir le Boulevard.*

11 Pierre Limagne: *Ephémeride de quatre années tragiques.*

12 Una consigna suplementaria núm. 50 ordenaría un poco más tarde: "Detener la publicación del comunicado del Consejo de ministros hasta la difusión de un nuevo comunicado. ¡El "Gobierno" de Vichy llegó hasta censurarse a sí mismo!

con estas palabras relativas a los almirantes y a todo el personal: "que no habían hecho más que ejecutar las órdenes recibidas".

Guérard, secretario general del gobierno, había hecho saber altaneramente a Abrial que se remitiría el comunicado a la prensa..., pero amputado de aquella última frase.

—En esas condiciones, suprima el comunicado —había respondido Abrial.

Pero éste reflexionó después: es necesario un comunicado para que se sepa que el gobierno aprobó el hundimiento. De donde una nueva conversación telefónica con Guérard:

—Después de pensarlo, me atengo a mi comunicado. Si no pasa íntegro, prefiero dimitir.

Laval, puesto al corriente, llamó inmediatamente a Abrial y, finalmente, se llegó a un acuerdo a base de esta fórmula: el comunicado de Abrial pasaría *in extenso*..., pero se le añadiría esta frase: "Por lo demás, esas órdenes son las mismas para todos los barcos de la escuadra, dondequiera que se encuentren".

Para los periódicos de ediciones múltiples se "refrescaría" un poco después la consigna núm. 1004:

> "Consigna núm. 1005.—Para la presentación de los sucesos, sigue siendo válido el título dado anteriormente. Los periódicos podrán utilizarlo a cuatro o cinco columnas. El antetítulo podrán sustituirlo los periódicos que lo deseen por el siguiente: "La defección del ejército de Africa y sus consecuencias", o también por "Después de la defección del ejército de Africa". Las otras disposiciones de la consigna 1004 siguen en vigor. Los nuevos despachos relativos a los sucesos se publicarán a continuación, en el cuerpo de la página. No deberá hacerse ningún comentario hasta nueva orden.
>
> "Consigna núm. 1006.—El despacho O. F. I.: "Las desdichas de nuestra marina" es obligatorio, como todos los despachos relativos a los acontecimientos del día en Francia. Deberá insertarse a continuación del despacho concerniente al hundimiento de los barcos en Tolón."

Estas consignas —destinadas a la prensa escrita— permiten pensar cuál pudo ser el tono de la radio. No era de Radio-Vichy, y menos aún de Radio-Toulouse, de donde podían esperar los oyentes muchos detalles sobre el drama de Tolón.

En cuanto a Radio-París y las demás estaciones de la zona Norte explotadas directamente por los alemanes, recibieron, para reforzar sus emisiones, un texto que repetían periódicamente y que, al mismo tiempo que daba la noticia del hundimiento, parafraseaba la carta de Hitler a Pétain.

Ese texto, uniformemente difundido por toda la Europa ocupada por los nazis, no era sino el comunicado cotidiano del alto mando de las fuerzas armadas alemanas:

"Cuartel General del Führer.

"El alto mando de las fuerzas armadas alemanas comunica con fecha del 27 de noviembre:

"Después de la agresión anglonorteamericana contra el imperio colonial francés, tropas alemanas e italianas penetraron en la Francia antes no ocupada para protegerla, con el apoyo de las tropas francesas, contra nuevos ataques anglonorteamericanos.

"Los comandantes en jefe de las fuerzas terrestres y navales francesas habían dado su palabra de honor de que se incorporarían con sus unidades al marco de la defensa general. Por orden del Führer las fuerzas armadas francesas fueron entonces no sólo dejadas intactas, sino aun reforzadas y rearmadas. Había quedado confiada a las fuerzas francesas la defensa autónoma del sector fortificado particularmente importante de Tolón, así como de la escuadra francesa del Mediterráneo.

"Entretanto, las violaciones de la palabra de honor dada y las tentativas de huídas se hicieron cada vez más frecuentes por parte de los oficiales superiores franceses. Se hizo evidente, del mismo modo, que bajo la influencia anglosajona las fuerzas armadas francesas, prestas a la colaboración, fueron sistemáticamente excitadas a la rebelión, y que esa influencia se dejó sentir también, en el curso de los últimos días, en el seno de la flota de Tolón.

"Atendiendo a que esa escisión política de las fuerzas armadas francesas amenazaba cada vez más la seguridad de las tropas alemanas e italianas de ocupación y minaba la autoridad del gobierno francés, el Führer y el Duce ordenaron, la última noche, la ocupación de la fortaleza de Tolón, impedir a la escuadra francesa poner en ejecución su proyecto de dejar la rada de Tolón y desmovilizar los contingentes del ejército francés que no parecían seguros.

"Las tropas alemanas e italianas ejecutaron esta orden muy rápidamente, sofocaron la resistencia que se manifestó en algunos lugares por parte de elementos excitados bajo la influencia anglosajona y llevaron a cabo, solamente en unas horas, las tareas que se les habían impuesto.

"La ciudad y el puerto de Tolón se hallan sólidamente en nuestras manos desde las primeras horas de la mañana.

"Una parte de la escuadra francesa se ha hundido, a pesar de las órdenes en contra del gobierno francés.

"La desmovilización de las formaciones francesas descompuestas está en curso y se terminará en breve."

No es pues, ni por las emisiones oficiales de Vichy, ni por las de la zona Norte, ni de Alemania, por donde las radios suiza e inglesa obtuvieron detalles sobre el hundimiento de la escuadra de Tolón.

Sin embargo, la B. B. C. se refirió a "un mensaje de Vichy" para dar una versión tan fantástica como dramática de los sucesos del día:

Un mensaje de Vichy fechado el 27 declara:

"Esta mañana muy temprano volaron sobre el puerto de Tolón grandes formaciones de bombarderos alemanes y lanzaron cohetes luminosos para iluminar los barcos de guerra franceses. Otros bombarderos soltaron minas magnéticas en la entrada de la rada. Otros aparatos bombardearon las fortificaciones que rodean el puerto. Los cañones de la D. C. A. francesa abrieron fuego; algunos barcos se prepararon para zarpar. En ese momento llegó al puerto una columna blindada alemana y soldados armados de pistolas ametralladoras llegaron a los muelles de la dársena Vauban, donde se encuentra en reparación el *Dunkerque*. De repente desgarró el aire una violenta explosión: era el acorazado *Strasbourg*, que acababa de volar; se sucedieron otras explosiones, los barcos de guerra se hacían saltar. Ciertos barcos, no hallándose en situación de hundirse inmediatamente, abrieron el fuego contra los alemanes que intentaban poner los pies a bordo, hasta que se hizo posible la destrucción. Hay un gran número de muertos y heridos. Los marinos sacrificaron sus vidas para impedir que sus barcos cayesen en las manos del enemigo; todos los comandantes permanecieron en sus puestos de mando hasta el final, la mayor parte de ellos perecieron."[13]

La radio suiza (Sottens), por su parte, confirmaba: "Se produjeron verdaderos combates, los equipos de hundimiento se sacrificaron, así como los comandantes de los barcos, que, en su mayor parte, perecieron en su puesto de mando".

En cuanto a las estaciones soviéticas, difundieron, según la agencia Tass, el relato de una gigantesca batalla, con duelo de artillería entre los barcos de la escuadra y baterías pesadas llevadas a la costa por los alemanes. . ., sin olvidar el machaqueo de los aviones de bombardeo. . .

Podrían multiplicarse los ejemplos; en la noche del 27 de noviembre no hubo prácticamente ni una sola emisión de radiodifusión que diese cuenta de una manera exacta de los sucesos de Tolón.

PRIMERAS TOMAS DE POSICIONES

Más importantes son las primeras declaraciones oficiales hechas en la noche del 27.

En la radio de Argel, Darlan quiso anunciar él mismo el hundimiento:

"Habitantes del Africa francesa:

"Hitler acaba de decidir la ocupación de Tolón y el desarme de Francia.

[13] Texto captado por los servicios de escuchas de Vichy

"El ejército fue licenciado; la escuadra de Tolón, después de haberse defendido heroicamente, se hundió a sí misma o se fue a pique al tratar de salir del puerto.

"Era fácil de prever que la concesión de una zona libre a Tolón era un lazo para tener a nuestros barcos al alcance de los cañones alemanes.

"Yo había invitado a la escuadra a salir. Su jefe no creyó deber escucharme. Creía salvar a nuestros barcos. Los perdió y causó la muerte de numerosos oficiales y marineros. Después de la ocupación de la totalidad de Francia, dividida ahora en zonas para destruir la unidad del país; después de la detención del general Weygand, después de las modificaciones hechas a los poderes del jefe del gobierno, después del desarme de nuestras fuerzas armadas, aparece claramente la finalidad de Alemania: aplastar a Francia.

"No tendremos piedad para todos los que, inconscientemente o no, sirven los designios de nuestros eternos enemigos. Ninguno de nosotros debe dudar ya en cumplir su deber: aplastar a Alemania e Italia y libertar al país.

"El Africa Francesa es el único punto del mundo donde nuestra bandera flota libremente, donde el ejército lleva sus armas, donde la marina enarbola su pabellón, donde la aviación puede utilizar sus alas. Somos la única esperanza de Francia. Sepamos mostrarnos dignos de ella."

A la misma hora resuena otra voz en Londres, a la que no costó trabajo cubrir a la de un Darlan que reconocía —a fines de noviembre de 1942— que aquellos con quienes "colaboró lealmente" desde el armisticio de 1940 son, en realidad, nuestros "eternos enemigos"...

Rompiendo el silencio observado por la Francia Combatiente desde hacía más de una semana, el general De Gaulle se dirigió al pueblo francés:

"La escuadra de Tolón, la escuadra de Francia, acaba de desaparecer.

"En el momento en que los barcos iban a ser tomados por el enemigo, el reflejo nacional funcionó en las almas de las tripulaciones y de los estados mayores. En unos instantes los jefes, los oficiales, los marineros vieron desgarrarse el velo atroz que, desde junio de 1941, la mentira tendía delante de sus ojos.

"Comprendieron en un instante hacia qué resultado vergonzoso se les acorralaba.

"Privados, sin duda, de cualquier otra salida, esos marinos franceses destruyeron con sus manos la escuadra francesa para ahorrar al menos a la patria la suprema vergüenza de ver cómo sus naves se convertían en naves enemigas.

"Francia oyó el cañón de Tolón, el estallido de las explosiones, los disparos de fusil desesperados, la última resistencia. Un estremecimiento de dolor, de piedad, de furor, la atravesó.

"Esta desgracia, que se añade a todas sus desgracias, acaba de levantarla y unirla —sí, de unirla— en la voluntad unánime de borrar con la victoria todas las atroces consecuencias del desastre y del abandono.

"¡Vencer! No hay otro camino. ¡Nunca hubo otro!"

SE DESCUELGA AL MARISCAL..

Las 20 horas. 'A bordo del *Strasbourg*. Todo está en calma. El almirante De Laborde y sus colaboradores inmediatos acaban su cena improvisada. El comandante Seyeux está en su camarote con cuatro o cinco oficiales y dos o tres marineros aún. De pronto, el comandante del *Strasbourg* oye ruido en el puente de popa. Sale en medio de la noche e inmediatamente siente en la espalda los cañones de dos pistolas ametralladoras. En esta ocasión los alemanes han subido en son de fuerza y parecen decididos a acabar de una vez.

El comandante Seyeux separa las pistolas ametralladoras y se dirige, seguido de los dos alemanes, hacia el despacho del almirante De Laborde. Ya está allí un oficial de la Kriegsmarine, con la pistola a la cintura y saliendo de las botas granadas de mano...

—En estas condiciones nos vamos —dice el almirante De Laborde al comandante del *Strasbourg*, quien, por su parte, no pide otra cosa.

—Puede usted llevarse lo que quiera —dice el alemán al mariscal De Laborde, ayudándole a ponerse el capote.

—¡Así lo pienso! —exclama De Laborde—. Tranquilícese; mis equipajes ya están en mi motora...

El almirante, antes de salir de su despacho, lanza una mirada circular para asegurarse de que no olvida nada...

"No queda más —dice— que el retrato del Mariscal, que descuelgo.. [El alemán] quiere tomarlo para dárselo a un soldado, pero me niego y se lo doy a uno de mis oficiales.

"Salgo, encuadrado por soldados que, sin osar tocarme, no parecen seguros de mis intenciones".

El almirante De Laborde se muestra cuidadoso de no estropear su salida:

"Me dirijo —escribe— hacia el puente de chalupas, a babor en la popa, pero juzgando poco decente la gimnasia que había que hacer, vuelvo, siempre entre soldados, hacia el portalón de babor, donde está la motora. Mis equipajes la llenan demasiado y le digo a Hourdin que haga un primer viaje con ellos y que yo espero.

"La motora va al muelle, detrás del *Strasbourg;* después, regresa. Estrecho la mano a todos los oficiales que se alinean delante del portalón y me embarco con Guérin. Seyeux ordena: "¡A bordo!..."

Una vez en el muelle, De Laborde y el almirante Guérin, que lo acompaña, van a pie hasta la puerta de hierro del muro, donde esperan los autos.

Son las 20 horas 15 minutos. El comandante Seyeux puede, al fin, abandonar —el último— su barco. Los últimos oficiales y los cuatro marineros que aún estaban a bordo lo precedieron por el puente de chalupas y lo esperan en el muelle para dirigirse con él al Quinto Depósito y reunirse allí con el estado mayor y la tripulación del *Strasbourg*. Pero los alemanes, sin razón aparente, se negarán a dejar irse a los cuatro marineros y los obligarán a subir a bordo, donde se les encerrará en un camarote.[14]

OLLIOULES; DESPUES, AIX

Con 12 horas exactamente de diferencia, De Laborde y Guérin llegaron al hotel Carbonel, en Ollioules, donde les esperaba, desde la mañana, el general alemán. Este los recibe de pie en la habitación que le sirve de despacho... y también, a lo que parece, de comedor: "Indudablemente interrumpí su comida —anota De Laborde—, porque en los alféizares de las ventanas se ven, mal ocultos por las cortinas, platos y vasos medio llenos..."

Alrededor de su general, tres oficiales alemanes, uno de ellos intérprete, están inmóviles en posición de firmes.

El diálogo, del que tenemos una información detallada debida a la pluma del almirante De Laborde, se entabla inmediatamente:

—Las autoridades alemanas —dice el general— reconocen que cumplió usted su deber hundiendo la escuadra y le testimonian sus respetos.

El intérprete tradujo.

De Laborde no dijo nada.

—Pero —prosigue el general— no puedo, a pesar mío, dejarle regresar libremente a su casa: son órdenes superiores .. Tengo que hacerle conducir inmediatamente a Aix, donde ya están, desde esta mañana, los otros almirantes.

De pronto, De Laborde no deja al intérprete tiempo para traducir, y responde en alemán:

—¿Es costumbre en Alemania castigar a los soldados por haber cumplido su deber? Yo no soy prisionero de guerra y no tienen ustedes ningún derecho sobre mí, ya que, según la palabra del Führer, las F. A. M. debían seguir libres, y yo no he faltado a mi palabra de honor...

De Laborde habla de Von Ruault-Frappart, pero advierte que su interlocutor no está al corriente. El almirante vuelve, pues, al tema que repite desde por la mañana:

—Usted, y quienes le han dado esas órdenes, faltan a la palabra dada por el Führer... No creía yo que los soldados alemanes pudiesen desconocer la palabra de su jefe supremo. Yo tenía hasta ahora una alta

[14] El comandante Seyeux tendrá que parlamentar durante más de cuarenta y ocho horas con las autoridades alemanas más diversas para conseguir la liberación de sus cuatro hombres.

idea del honor de los soldados alemanes, pero me veo obligado a cambiar de opinión.

El alemán logra colocar una frase:

—Después de Scapa-Flow el almirante alemán y sus tripulaciones fueron tratados como prisioneros de guerra.

De Laborde salta ante aquella comparación:

—¡Pero ustedes no son ingleses! Por lo demás —añade—, eso no tiene ninguna relación, puesto que el deber que imponía al almirante alemán el armisticio de 1918 era conservar sus barcos intactos, mientras que el mío era hundirlos antes que dejarlos caer en manos de quienquiera que sea...

La conversación se prolongará, en ese tono, durante hora y media, hasta el momento en que entra en la habitación el oficial que debe acompañar a De Laborde a Aix.

—Tiene usted que seguirle —dice el general.

—No le seguiré sino porque disponen ustedes de la fuerza —responde De Laborde, quien, en el momento de salir de la habitación, añade—: Me voy, pues, pero se escribirá en la Historia, por usted y por sus jefes, que su Führer tiene dos palabras..., ¡cosa que no puedo creer!

Satisfecho de haber dicho la última palabra, el almirante De Laborde sube a un coche con el oficial que le escolta. El almirante Guérin también debe ser conducido a Aix, pero después de haber ido a recuperar sus equipajes al depósito.

"El viaje a Aix —dice De Laborde— dura más de dos horas, con un conductor que se equivoca en cada bifurcación, a pesar de las placas. Vuelvo a ponerle en camino cada vez..."

Era cerca de medianoche cuando el almirante De Laborde salió de Ollioules.

A la misma hora exactamente salió de Vichy, con el sello del ministro de Asuntos Extranjeros, un mensaje que dice mucho del desconcierto que se había apoderado del gobierno.

Sus destinatarios son los representantes diplomáticos del gobierno de Vichy en Bangkok, Shanghai, Tokio, Estocolmo y Kabul. Dublín, Berna y Roma no lo recibieron, por falta de comunicación.

He aquí su texto:

> "Es probable que haya recibido usted ya, o que no tarde en recibirlas, instrucciones no procedentes del gobierno francés. No es preciso decir que no les hará usted ningún caso. Sírvase comunicarme por telégrafo el texto de las comunicaciones que tengan ese carácter...
>
> *"Pierre Laval."*

12

Al día siguiente y los sucesivos

En la mañana del 28 de noviembre la prensa de todo el mundo consagró sus títulos más grandes a los acontecimientos ocurridos la víspera en Tolón.

Del lado aliado la impresión producida por el hudimiento —y por los mortíferos combates que, según se creía, lo habían acompañado— es considerable.

La prensa inglesa de la mañana saludó con lirismo el gesto hecho en Tolón por los marinos. Pudo leerse en el *Daily Mail:*

> "El honor y la grandeza de Francia brillan con una gloria nueva en el puerto de Tolón. Los marinos prefirieron morir en sus barcos incendiados antes que dejar al enemigo poner el pie sobre ellos. Esa acción sólo orgullo puede inspirar a todos los franceses."

Igual entusiasmo por parte del *Daily Mirror:*

> "Todas las naciones unidas deben la mayor gratitud a los marinos de Tolón, que acaban de asestar a Hitler un golpe terrible. El pabellón francés se ha alzado en Tolón."

El *Times* se muestra, si no más reticente, por lo menos más lúcido, lamentando que los jefes de la escuadra de Tolón no hayan creído deber ayudar a la reconquista de Francia colocándose al lado de los aliados; pero, hechas esas reservas, no deja de rendir un vibrante homenaje a la escuadra francesa.

Los periódicos londinenses de la noche no harán otra cosa que repetir esos temas amplificándolos, poniendo, como es debido, el acento sobre lo "sensacional"; en este caso, el número supuesto de víctimas.

Bajo el título de "Muerte y sacrificio", el *Evening Standard* dijo:

> "El sol brilla gloriosamente sobre la tumba de los héroes, inflamando el gran corazón de Francia para la victoria y la libertad."

Y el artículo de fondo del *Evening News* terminaba con estas palabras:

> "Saludemos a los hombres de Tolón, que, en la muerte, fueron fieles... Saludemos al pueblo francés, que dio la prueba definitiva de su resurrección."

"SORDA SATISFACCION..."

Ese tono delirante de la prensa británica no dejaba de irritar un poco a los franceses de Londres.

"Me acordaré siempre —escribe uno de ellos[1]— del vibrante aleluya lanzado por la prensa inglesa aquel día en que nuestros barcos de guerra se hundieron en la rada de Tolón, y, por contraste, de la infinita tristeza que reinaba en Carlton Gardens".[2]

Y el general De Gaulle, al evocar esas reacciones inglesas después del hundimiento de Tolón, anota en sus *Memoires de Guerre:*

> "En cuanto a mí, sumergido en la cólera y el pesar, estoy reducido a ver hundirse a lo lejos lo que había sido una de las mayores probabilidades de Francia, a saludar por las ondas los pocos episodios valerosos que acompañaron al desastre y a recibir por teléfono, noblemente expresadas, pero sordamente satisfechas, las condolencias del primer ministro inglés."

Sin embargo, el discurso que Winston Churchill pronunció el 29 de noviembre en la Cámara de los Comunes aportará a la Francia Combatiente, después del período de tensión debida a los acuerdos hechos con Darlan, un apaciguamiento apreciable.

En él habló de la "lamentable mistificación que constituye el gobierno de Vichy", de la influencia soberana que no dejará de ejercer sobre todos, después de lo que acaba de pasar, "el espíritu de lo que hemos llamado 'La Francia Combatiente' ".

> "Yo creo como el general De Gaulle —añadió aún Churchill—, que las escamas que cubrían los ojos de sus compatriotas se han caído al fin y que comienzan a ver claro. Francamente, ¡ya era tiempo!"

Y, para concluir, el primer ministro evocó la perfidia consumada con que la escuadra francesa fue arrastrada a la trampa que se cerró sobre

---

1 Coronel Passy: *Souvenirs. 14 Duke Street. Londres.*
2 Domicilio de la Francia Libre.

ella. "Pero esa escuadra —dijo—, a la que una increíble locura, y algo peor que una locura, condujo a tan triste fin, salvó su honor con un sacrificio supremo. Del humo, de las llamas y de las explosiones de Tolón renacerá Francia".

DEL LADO NORTEAMERICANO

En los Estados Unidos el tono de la prensa el 28 de noviembre no cedió en nada al entusiasmo británico. Pero si —como en Londres— vienen a alterar la espontaneidad de las reacciones oficiales algunas reservas, éstas proceden de consideraciones muy diferentes.

No se lleva registro, en los Estados Unidos, del número de barcos cuya presencia en los mares podrá un día, una vez restablecida la paz, hacer sombra al pabellón. Pero en Washington, y particularmente en la Casa Blanca, se sienten extraviados en una aventura política cuyo seudorrealismo está muy poco conforme con la ética de las democracias en guerra. Y puesto que no es caso —todavía no— de retroceder, hay que sacar partido de todo lo que se presenta, empezando por el hundimiento de la escuadra.

Los comentaristas oficiales inspirados por la Casa Blanca o por el Departamento de Estado, afectan ver, en consecuencia, en lo que es el fracaso de Darlan, la prueba de la clarividencia de que dieron muestras los dirigentes norteamericanos cuando "pusieron su confianza en la marina".

"La mayor parte de las reacciones estuvieron aquí —anota Roussy de Sales con fecha 28 de noviembre— marcadas por el mal gusto. Se habla de una victoria, de una prueba de regeneración. Uno me telefoneó ayer para felicitarme. Ayer noche, por la radio, John Gunther rindió homenaje a Darlan por haber dado la orden del hundimiento. En realidad, Darlan había pedido a la escuadra que se le uniera y ayer vituperó al almirante De Laborde, comandante en Tolón, por no haberle obedecido. Telefoneé a Gunther para explicarle de qué se trataba. No sabía nada. Creía que Darlan era un aliado fiel".

Pero cualesquiera que hayan sido las reacciones de los franceses, cuyos nervios fueron puestos en carne viva por el comportamiento de los norteamericanos en el Africa del Norte, no es menos cierto que el hundimiento de la escuadra produjo en los Estados Unidos un poderoso movimiento de opinión en favor de Francia, movimiento que, finalmente, servirá a los degaullistas más que a Darlan.

El *New York Times*, por ejemplo, el periódico más grande de Nueva York, publicó el 28 por la mañana un artículo de fondo en el que pudo leerse esto:

> "El recuerdo de la jornada de ayer vivirá durante mil años en la memoria de los franceses. Ese alto hecho prueba los sentimientos de honor y de patriotismo de los franceses y prueba de una manera trágica que Francia está al lado de sus antiguos aliados..."

En el mismo Argel, a creer a dos testigos que no por estar indiscutiblemente "comprometidos" dejan de ser observadores lúcidos y reporteros natos, las reacciones populares pudieron desengañar a los vichystas y a los norteamericanos.

"El hundimiento de la escuadra de Tolón —escriben Renée y Pierre Gosset[3]— es un golpe muy grave para lo que quedaba del prestigio de Darlan, cuyas órdenes son traicionadas por aquellos mismos de quienes podía esperar más fidelidad. Cuando la terrible noticia llega a Argel, el hombre de la calle tiene, por una vez, un juicio de una seguridad sorprendente. Aunque se abuse, para el caso, de las palabras "gloria" y "honor", piensa una vez por todas que valdría más hablar de vergüenza que de orgullo. Y los detalles que se filtrarán en las semanas siguientes ratificarán el juicio popular".

Eso no impedirá que el general Eisenhower, unos días más tarde, en un "mensaje a la población de Africa del Norte", felicite a los franceses por haber "olvidado sus divergencias políticas" para unirse a las tropas que él manda, y añada:

> "Participamos de vuestro orgullo por la gesta heroica de vuestra escuadra en Tolón. Nuestros dos pueblos, que tanto aman la libertad, están unidos y ven además a nuestras fuerzas animadas para un solo objetivo: aquel hacia el cual os conducen Darlan, almirante de la escuadra, y el general Giraud, en cooperación estrecha con nuestras fuerzas..."

NO SE QUEDARON ATRAS LOS RUSOS

El tercer gran aliado —la Unión Soviética— saludó el hundimiento de la escuadra con un lirismo que sobrepasó, si ello es posible, al de los anglonorteamericanos.

Es cierto que la Agencia Tass batió, a propósito de los sucesos de Tolón, todos los records de imaginación periodística.

Ya había habido los primeros "detalles" proporcionados el 27 por la noche sobre el combate de artillería entre la escuadra y las baterías alemanas.

El 28 la agencia rusa continúa con el mismo impulso:

> "Una orden del almirante De Laborde firmada poco antes de morir —precisa un despacho de la Tass— circula entre los marineros franceses. El almirante dice: "Y es a vosotros, marinos, soldados, ciudadanos franceses, a quienes entregamos, al morir, la bandera de la libertad!..."

El mismo día, a las 16 horas 50, la misma agencia difundió en francés y en inglés, con el título de "Francia habló", un largo artículo del

---

[3] Renée y Pierre Gosset: *Expédients provisoires. Le Coup d'Alger.*

gran escritor soviético Ilya Ehrenburg. Hay en él, es cierto —¿cómo podría ser de otra manera, ya que las informaciones llegadas a Moscú hablan todas de sangrientos combates?— toda una primera parte en la que Ehrenburg exalta el sacrificio de los marineros y de sus jefes muertos con las armas en la mano o tragados por el mar con sus barcos...

Pero se encuentra también una toma de posición cuya importancia —en noviembre de 1942— no puede subestimarse:

> "No son sólo los barcos franceses lo que se hundió la noche pasada —escribe Ilya Ehrenburg— Fue también la idea de la "Nueva Europa" de Hitler. Durante dos años, los alemanes hablaron al mundo entero de su colaboración con Vichy. Durante dos años afirmaron que habían hecho la paz con el pueblo francés. Francia respondió: "Antes ir al fondo del mar que con Hitler. Antes la muerte que el deshonor". La noche pasada Francia entera tomó su puesto en las filas de los aliados combatientes.
>
> "Las explosiones de Tolón serán oídas por los soldados de De Gaulle, que jurarán tomar venganza de los alemanes por los barcos muertos.
>
> "Las explosiones de Tolón serán oídas por los Aliados, quienes, hondamente conmovidos por la grandeza de Francia, contestarán a la pérdida de la flota francesa con nuevas victorias.
>
> "Las explosiones de Tolón llegarán hasta los héroes de Stalingrado que aniquilan a los verdugos de Francia, y entre el humo de los combates los héroes de Stalingrado gritarán: "¡Gloria a los marinos de Tolón! ¡Gloria a la libertad! ¡Mueran los alemanes!"[4]

EN LA FRANCIA OCUPADA

También es necesario, cualquiera que sea la repugnancia que se sienta al hojear sus colecciones, abrir los periódicos de la colaboración.

En la Zona Sur, la mayor parte de los periódicos se atenían a la

---

[4] Esta posición seguirá, por lo demás, siendo durante mucho tiempo la de los rusos... y de los comunistas franceses. El número del 3 de diciembre de *l'Humanité* clandestina saludará "el acto de sublime patriotismo" realizado en Tolón. Inmediatamente después de la liberación, el 28 de noviembre de 1944, André Marty —que hablaba aún a nombre del partido comunista— se dirigió a Tolón para celebrar el aniversario del hundimiento. *La Liberté du Var*, al dar cuenta, con la firma de René Ravel, del discurso pronunciado por Marty, destaca esta frase: "Algunos criticaron el hundimiento de la escuadra diciendo: "Debió haberse ido". Es verdad; pero en la situación en que estaban los marineros y los estados mayores no podía hacerse otra cosa que destruir los barcos".

Antes que él, Jean Bartolini, diputado comunista por el Var, había lamentado que el gobierno no hubiera tomado la iniciativa de aquella manifestación, "porque —dijo— el hundimiento del 27 de noviembre de 1942 salvó, en gran medida el honor de la marina y el de Francia."

Todavía un año más tarde, el 29 de noviembre de 1945, *l'Humanité* daba cuenta de una emisión especial consagrada por la radio soviética al tercer centenario del hundimiento, en homenaje "a la marina francesa, que prefirió la muerte al deshonor".

colaboración "pasiva", dejando que la censura tomara sobre sí todo el peso del pecado. En suma, basta, pues, leer las consignas dadas por los censores para tener una idea muy precisa del contenido —y hasta del aspecto— de los periódicos.

No obstante, un incidente señaló en la prensa de la zona Sur aquella jornada del 28 de noviembre, incidente que se relaciona directamente con el hundimiento de Tolón y cuya consecuencia será, si puede decirse ahí, otro "hundimiento": el del *Temps*.

En efecto, los dos codirectores del *Temps*, Mireaux y Chastenet, se habían puesto de acuerdo en el momento de la entrada de los alemanes en la zona Sur para interrumpir la publicación del *Temps*. Pero necesitaban un pretexto plausible, para evitar una medida de requisa. Lo encontraron en la negativa de la censura para la publicación del artículo de fondo preparado, el 28 de noviembre, después del sabordaje.

La censura, la agencia oficial —la O. F. I. (ex Havas)— y los propagandistas del gobierno de Vichy se sienten muy molestos en aquel asunto, porque querían a la vez no zaherir a los alemanes y no desaprobar a De Laborde.

Un testigo[5] —que no es sospechoso de parcialidad contra las gentes de Vichy— describe así el ambiente de la "capital" aquel 28 de noviembre:

> "*Sábado 28 de noviembre.* Durante toda la mañana no hubo más que noticias contradictorias. Para unos, Tolón fue teatro de una verdadera batalla, y había habido muchos muertos. Para otros, no había habido en Tolón incidentes graves y el número de muertos se reducía a seis.
>
> "En los ministerios reina una especie de aturdimiento. Los funcionarios, en su mayor parte, han perdido su sangre fría.
>
> "Se conoce, durante el día, la detención de periodistas y del corresponsal de la O. F. I. en Marsella; parece que se habían transmitido y divulgado fuera del control oficial despachos falsos inventados de principio a fin.
>
> "Hoy domina una impresión de dejar ir las cosas. ¿Va a imponerse otra vez la lógica? Parece que algunos consejeros tratan de convencer al Mariscal de la inutilidad de conservar el puesto que ocupa. Son siempre los mismos, que practican desde hace meses la política de lo peor.
>
> "Se comenta la decisión tomada en Consejo de ministros de destituir de la nacionalidad francesa a Darlan y a Giraud. Causa extrañeza que esa decisión se haya tomado bajo la responsbilidad propia del Presidente Laval, sin que el Mariscal haya tenido que asociarse personalmente a ella."

De donde resultaron difíciles ejercicios de equilibrio, un ejemplo típico de los cuales lo proporciona un editorial de Paul Creyssel, dedicado

5 Pierre Nicolle: *Cinquante mois d'armistice*, Tomo 2.

a Tolón. Se encuentra allí, en efecto, un sorprendente *cocktail,* revelador del desconcierto que reinaba en Vichy en la noche del 27 de noviembre; en primer lugar, la adulación suprema para uso de la marina:

"Nosotros, que no pertenecemos a vuestro gran cuerpo, habíamos tomado la costumbre desde hace dos años, cuando buscábamos la nobleza de Francia, de mirar al Mariscal y de mirar a los marinos..."

Después el homenaje rendido a Abrial y a De Laborde:

"El almirante Abrial, en el despacho de Colbert; el almirante De Laborde, a la cabeza de las Fuerzas de Alta Mar, habrían garantizado vuestra fidelidad, aun cuando todos vuestros gestos, desde el armisticio, y tanta noble sangre derramada, no hubieran sellado su promesa.

"Ni el defensor de Dunkerque, ni el de Dakar, eran capaces de disidencia. No seguían a ciertos hombres. Y todos sus hombres les siguen. He ahí lo que nosotros sabíamos.

"He aquí lo que sabían también los jefes de las potencias que habían decidido espontáneamente dejaros dueños de Tolón."

Vienen después las buenas excusas encontradas para Hitler:

"El desfallecimiento de nuestras tropas africanas, la traición del ex almirante Darlan, rumores infundados pero inquietantes, documentos cuya autenticidad y fuerza probatoria no podemos apreciar aún, condujeron al canciller Hitler, metido en una guerra sin piedad, a tomar en coyunturas que estimaba peligrosas una decisión que le parecía urgente, como os pareció brutal. Creyendo necesario obrar, no podía sino obrar muy de prisa. La fatalidad de la guerra exigía aquella prontitud allí donde el interés de la política habría exigido una negociación sin apresuramiento."

Por último, referencia directa a las órdenes transmitidas por el almirante Le Luc en la mañana del 27 de noviembre, el pesar porque el hundimiento no haya podido ser evitado, *como quería Pierre Laval:*

"Así es como, por no haber recibido a tiempo la contraorden que hubiera salvado vuestros barcos y permitido al señor Pierre Laval negociar para que os fuesen dejados, habéis aplicado vuestras consignas, habéis cumplido vuestro deber, os habéis sacrificado, hundiéndonos, a un bien más precioso que vuestras vidas."

En la zona Norte ya no se trata solamente de disculpar a Hitler y de aprobar a De Laborde, sino de denunciar la traición.

¿Cuál?

La de los marinos de Tolón, con seguridad, que sustrajeron sus barcos a las legítimas necesidades de "Europa" en guerra.

Marcel Déat, en *l'Oeuvre,* llora —él usa la palabra— "nuestros barcos que hubieran podido tener otro destino mucho más glorioso".

Y explica el ataque a Tolón tomando por su cuenta, pura y simplemente, las afirmaciones de Hitler:

> "El campo fortificado de Tolón —escribe— había sido confiado a los soldados y a los marinos franceses. Sus jefes acaban de mostrarse indignos de esa confianza. Estaban dispuestos a entregar nuestro gran puerto de guerra a los ingleses y a los norteamericanos; las órdenes cursadas dan fe de ello."

Jean Luchaire, en los *Nouveaux Temps,* denuncia también las órdenes secretas y una colusión —¡desgraciadamente imaginaria!— entre los jefes de la marina y los aliados.

Pero su conclusión es francamente "optimista":

> "De este horrible drama puede salir no un mal, sino por el contrario, como escribe el Führer, un bien para Francia."

LA COLERA DEL ALMIRANTE DE LABORDE

Si la lectura de la prensa, en la zona Sur lo mismo que en la zona Norte, tuvo con qué provocar una vez más, al día siguiente del hundimiento, la cólera de muchos de sus lectores, suscitará en uno de ellos una verdadera crisis de furor..., pero por otras razones.

La escena tuvo lugar en Aix, en el hotel Riviera en donde De Laborde y Guérin se unieron a los almirantes Lacroix, Bléhaut, Négadelle, Jarry, Robin y Danbé.

El régimen es el de vigilancia, no el de de detención: los almirantes pueden recibir visitas, escribir, telefonear... Les está prohibido, simplemente, franquear la cerca del jardín.

De Laborde —siempre severo en los juicios que emite sobre los jóvenes oficiales alemanes— ya advirtió que el alférez de navío de la Kriegsmarine que manda la guardia del hotel Riviera "parece un poco embarazado con su responsabilidad"...

En la mañana del 28, los propietarios del hotel, el señor y la señora Swellen, que prestan a sus huéspedes innumerables pequeños cuidados, le llevan a De Laborde un periódico: *Le Petit Marseillais;* el almirante ve allí la carta de Hitler a Pétain —que no conocía— y empieza a leerla...

De pronto De Laborde palidece. He aquí lo que acaba de leer:

> "Le transmito adjuntas las pruebas de que, desde la entrada de las tropas alemanas, el 11 de noviembre de 1942, se dieron nuevas seguridades solemnes en forma de declaraciones sobre el honor, que de nuevo se violaron el mismo día por órdenes que acaban de descubrirse.
>
> "Está probado que el almirante engañó una vez más a Alemania e Italia dándoles la seguridad de que la marina francesa lucha-

ría en Tolón contra todo ataque enemigo. Porque mientras que, el 11 de noviembre, hacía esa declaración, el 12 de noviembre lanzó la orden de no abrir fuego en ningún caso contra ningún desembarco eventual de las fuerzas inglesas y norteamericanas.

"Otras muchas faltas a las obligaciones del armisticio se han descubierto desde entonces.

"El almirante..."

Es verdad que Hitler no menciona ningún nombre, pero no puede tratarse más que de De Laborde...

Este, con su más bella voz de mando, llama a través del hall al alférez alemán y le pone el periódico delante de las narices:

—Todo eso es falso, completamente falso... Es un tejido de abominables mentiras... Vuestro Führer no tiene derecho a deshonrar a uno gratuitamente!...

El alemán, aturdido, sin comprender nada de lo que De Laborde le dice, coge el periódico y va a tratar de descifrar tranquilamente, en un rincón, el artículo que provoca la cólera del almirante.

Pero éste, sin contenerse, vuelve a la carga:

—Voy a telefonear al jefe de mi gobierno, al Presidente Laval. Me interesa que asista usted a la conversación... Hablaré lentamente adrede, para que usted comprenda.

—Leo corrientemente el francés —responde el alférez muy azorado—..., pero no lo comprendo bastante bien para hacer lo que usted me pide. Voy a pedir por teléfono que me envíen un intérprete.

Este, un teniente aviador de la comisión de armisticio, no tarda en llegar. El almirante De Laborde le concede, por una vez, una buena nota en francés.[6]

En presencia de aquel oficial intérprete y del alférez habló De Laborde a Laval. Le manifestó su indignación ante las imputaciones "calumniosas" contenidas en la carta de Hitler, y termina:

—¡Nadie, aunque sea canciller del Reich, tiene derecho a deshonrarme con mentiras!

En suma, lo que el almirante De Laborde no "digiere" es que Hitler haya podido creerle capaz de dar la orden de no combatir a los aliados...

Ya un poco calmado por la escena violenta que le hizo al alférez alemán y por su conversación telefónica con Laval, De Laborde encontró una excelente solución: se sentó delante de una mesa y redactó una "orden del día" para las F. A. M.:

"*Acorazado Strasbourg.*

"Almirante.

"28 de noviembre de 1942.

---

[6] La simpatía que el almirante De Laborde parece sentir por el teniente Flash se explica por este detalle que da el mismo Laborde: "Supe, por un matrimonio de literatos franceses que lo conocen, que el oficial intérprete se llama el teniente Flash, renano muy erudito en lenguas romances, y que desde aquel incidente no habla de mí sino con una sincera admiración".

"Estados mayores y tripulaciones de las Fuerzas de Alta Mar:

"Ayer tuvimos que realizar, para ser fieles al juramento de obediencia que le hicimos al Mariscal, el acto más doloroso para un corazón de marino: el de destruir su barco para impedir que cayera en manos del extranjero. Vosotros lo hicisteis con una disciplina y una abnegación más meritorias que muchos actos de heroísmo.

"En nombre de Francia y de la Marina, os doy las gracias. Acabáis de oír difundir por la radio y por la prensa la afirmación de que el acto de fuerza que nos redujo a esa extremidad estaba justificado por el hecho de que yo había violado, el 12 de noviembre, la palabra de honor que había dado el 11, y que las Fuerzas de Alta Mar debían haber salido en la noche del 26 al 27 para unirse a las fuerzas inglesas.

"Todos sabéis que esas dos afirmaciones son falsas y que no os di nunca la orden de no combatir a los anglonorteamericanos; que el único encendido general de las calderas sobrevenido después del 11 fue motivado por la falsa información de que se había visto a una escuadra inglesa dirigirse hacia las costas de Provenza, y, finalmente, que el 27 las calderas estaban apagadas en todos los barcos y que no se había tomado ninguna disposición para salir.

"En todos esos trágicos acontecimientos quedan, pues, intactos el honor de las Fuerzas de Alta Mar y el mío. Vosotros seréis en todas las circunstancias testigos irrecusables de ello.

"Firmado: *J. de Laborde.*"

Por otra parte, los nervios del almirante De Laborde se calmaron tanto más cuanto que, por falta de una máquina de escribir y, *a fortiori*, de una copiadora, copió su prosa a mano en tantos ejemplares como comandantes de grupos tenía a sus órdenes, más uno para su jefe de estado mayor...

Después, De Laborde copió por última vez su orden del día, esmerándose, porque este último ejemplar está destinado al mariscal Pétain... Salió aquel mismo día, con esta carta de remisión:

"Señor Mariscal:

"Tengo el honor de enviarle la orden del día que dirigí a los estados mayores y a las tripulaciones de las Fuerzas de Alta Mar después de la destrucción de nuestros barcos. Nos vimos obligados a hacerlo por la necesidad de ejecutar su orden de no entregarlos a ningún extranjero y por la obligación de ser fieles al juramento que hemos hecho.

"Le ruego, señor Mariscal, se digne recibir el homenaje de mi profundo respeto.

"Firmado: *J. de Laborde.*"

La vehemente protesta del almirante De Laborde fue tomada en serio.

Laval, después de la llamada telefónica de Aix avisó a De Brinon, Este se asoció con tanta mejor voluntad a la protesta del almirante De Laborde cuanto que considera a este último "conocido de los militares y de los marinos alemanes como muy afecto a la política europea... ¿No se había ofrecido a tomar personalmente el mando de un cuerpo expedicionario para Africa, cuyo plan de acción en relación con las fuerzas alemanas había formulado? No podía considerársele sospechoso. Nadie se lo explica, no sólo entre los franceses, sino tampoco en los círculos alemanes calificados de París".[7]

Brinon, pues, fue a ver al ministro Schleier, y éste expidió aquella misma noche a Ribbentrop el largo telegrama siguiente:

TELEGRAMA

(Aparato G)

"París, 28 de noviembre de 1942 — 19 h. 45. Supereclair.
"Llegada 28 de noviembre 1942 — 20 h. 15.
"Número 5530 del 28-11.

"Para el señor Ministro de Asuntos Extranjeros del Reich.

"El Presidente Laval me hizo comunicar por el embajador De Brinon que el almirante De Laborde se dirigió al presidente con motivo del pasaje contenido en la carta del Führer y relativo a un almirante cuyo nombre no se indica. El almirante De Laborde declaró a Laval que se supone con frecuencia que es él de quien se trata en la carta del Führer al mariscal Pétain. Fue siempre un partidario absolutamente leal y convencido de la política del Presidente Laval para una estrecha colaboración entre Alemania y Francia y se siente herido en su honor porque no se mencionó su nombre y, por lo mismo, en muchos círculos se tiene la impresión de que podría tratarse de él. Pregunta si no sería posible hacer una rectificación o una aclaración correspondiente. El Presidente Laval, que está convencido de la honradez del almirante De Laborde, en quien puede tenerse entera confianza, hace pedir, en consecuencia, que se ponga en conocimiento del Führer la petición que le transmitió el almirante De Laborde.

"Brinon se informó repetidamente de parte de Laval cuándo llegará la carta original anunciada con los anexos, ya que Laval da una gran importancia a conocer lo antes posible los documentos de base de que habla el Führer en su carta al Mariscal.

[7] De Brinon: *Mémoires.*

"Agradeceré mucho que se me den rápidamente instrucciones o informes.

"*Schleier.*

"*Observación.* Transmitido con el número, 3765 al Sonderzug Berlín, el 28-11-42."

Esta gestión no tuvo más consecuencia que el envío, el 18 de diciembre por el ministerio de Asuntos Extranjeros del Reich, de los *Anexos* anunciados por Hitler en su carta a Pétain y concernientes por una parte a los sucesos de Africa del Norte y por otra parte a la "traición" de los jefes de la marina.

En este último documento —el único que ofrezca aquí algún interés— los alemanes, después de haber rehecho a su manera la "histórica" de las negociaciones que condujeron al acuerdo sobre el campo fortificado, mencionan manifestaciones degaullistas a que se habían entregado algunos individuos de las tripulaciones de diferentes barcos, entre ellos el *Strasbourg* y el *Colbert.*

El hecho, por lo demás, lo confirmó el mismo almirante De Laborde en su informe del 28 de diciembre.

Por otra parte, los alemanes quieren ver el indicio de una actitud "abiertamente hostil a Alemania" en la puesta en batería, apuntando hacia tierra, de los brownings del puente de popa del *Strasbourg.* Afirman, además, y es manifiestamente falso, que el *Marsouin* salió "aun antes de haber empezado la acción alemana".[8]

Finalmente, el redactor de la nota llega al punto que afecta más particularmente "al honor" del almirante De Laborde:

> "...Pero lo que debía ser decisivo para la decisión de los gobiernos de las potencias del Eje fue el hecho de que, finalmente, de una manera absolutamente incuestionable, no sólo por informes verbales, sino a consecuencia del control ejercido sobre el tráfico postal, esos gobiernos tuvieron conocimiento de que, despreciando las declaraciones sobre palabra de honor dadas la víspera, el conjunto de las fuerzas francesas de Tolón habían recibido, el 12 de noviembre por la noche, orden oral de permanecer quietas en caso de ataque inglés o norteamericano y de no disparar en ningún caso. Efectivamente, no se abrió fuego contra los aviones identificados con certeza como ingleses y norteamericanos que volaron sobre Tolón.
>
> "Por ahí se hizo manifiesto que en Tolón también la confianza de las potencias del Eje había de encontrar la misma falsía que la que ya habían manifestado los jefes militares franceses de Africa del Norte, particularmente el almirante Darlan y los ge-

---

[8] Se observará que esos dos motivos de queja se sitúan después de iniciada la operación *Lila,* cuando el *Anexo* en que figuran se suponía redactado al remitir a Laval, a las 4 h. 30 del 27 de noviembre, la carta de Hitler.

nerales Juin, Noguès y Barré, para no decir nada del general Giraud. Tampoco ellos habían escatimado aparentemente ninguna manifestación de lealtad al mariscal Pétain y al gobierno de Vichy, y aun siguieron haciéndolas en el momento en que ya estaban en . ¿ociaciones de alta traición con los ingleses y los norteamericanos, y en que desobedecían directamente las órdenes que efectivamente habían recibido. La orden dada en Tolón el 12 de noviembre demuestra claramente que la palabra de honor dada al representante del ejército alemán de que Tolón sería defendido contra toda agresión, no era más que una maniobra táctica que obligó imperativamente a los gobiernos de las potencias del Eje a tomar contra ellas medidas ulteriores."

No había, evidentemente, el menor asomo de reparación moral ni el menor indicio de aquella "rectificación" o de aquella "aclaración" que Laval había pedido al Führer.

Pero entretanto De Laborde había recibido apaciguamientos. El 28 de noviembre Laval respondió personalmente, en vez de Pétain, a la carta de Hitler. Se advertirá que, en esta respuesta del 28 de noviembre, Laval menciona —es, si puede decirse así, buena guerra— órdenes dadas para detener el hundimiento. Pero se advertirá, sobre todo, al leer el párrafo consagrado a De Laborde, que la llamada telefónica de la mañana había impresionado a Laval...

"Señor Canciller":

"La escuadra francesa de Tolón se hundió.

"De Mers-el-Kébir a Tolón, la Marina recorrió una vía dolorosa. El 3 de julio de 1940 y el 27 de noviembre de 1942 son para ella días de luto.

"Pero el acontecimiento del 27 de noviembre es el más grave. Equivale a una gran derrota naval, no sólo para Francia, sino también me atrevo a decirlo, para Europa.

"El almirante De Laborde, que manda la escuadra de alta mar, es un gran jefe. A la orden en que el almirante Darlan le invitaba a unirse a los disidentes, no respondió más que una palabra que expresaba a la vez su desprecio por un jefe indigno y su resolución.

"Los oficiales y marineros de Tolón son, en su inmensa mayoría, fieles y leales.

"Es verdad que había cierto malestar en algunos de ellos. ¿Cómo no había de ser así, cuando tantos franceses leales no aciertan a distinguir a sus amigos y a sus enemigos? Pero era fácil para los jefes disipar ese malestar, y no dejaban de hacerlo.

"Tengo con usted, señor Canciller, un deber: el de ser franco.

"Tengo el convencimiento de que la escuadra francesa hubiera podido representar un gran papel en la defensa de Francia y de Europa y en la reconquista del Imperio. Habría añadido otras páginas ilustres a una historia rica en heroísmos. Entretanto, acep-

tó —con su abnegación tradicional —duras disciplinas, hasta la de no navegar, para demostrar su lealtad al Mariscal de Francia y permitir a su gobierno presentarle a usted un testimonio irrefutable de su fidelidad. Las circunstancias no lo permitieron.

"Cuando, en efecto (inmediatamente después de haber recibido su carta, con el retraso prescrito por usted en relación con los acontecimientos, hice llamar al almirante Abrial para transmitir a Tolón órdenes que hubieran permitido salvaguardar el honor y quizá la existencia de la escuadra, el Almirantazgo acababa de ser informado de la ocupación efectiva del arsenal de Tolón, del aislamiento de su alto mando), el hundimiento de la escuadra ya había empezado.

"Yo era, pues, impotente para detener lo irreparable.

"La flota se hundió, no contrariando las órdenes que había recibido, sino en conformidad con las instrucciones permanentes que, desde el armisticio, le prescribían no caer a ninguna costa en manos de una potencia extranjera, cualquiera que fuese. Cumplió todo su deber.

"Sírvase recibir, señor Canciller, la seguridad de mi alta consideración.

"Firmado: *Laval.*"

Dos días más tarde, el 1 de diciembre, nuevo consuelo para De Laborde. Esta vez se trata de la respuesta de Pétain a su carta del 28 de noviembre:

"Vichy, 1 de diciembre de 1942.

"Almirante:

"Recibí su orden del día a las Fuerzas de Alta Mar de fecha 29 de noviembre de 1942.

"Le expreso mi satisfacción.

"Con una disciplina y una abnegación más meritorias que muchos actos de heroísmo, para obedecer mis órdenes permanentes, y hechas públicas, y las órdenes del gobierno, al destruir los barcos que se les habían confiado, pusieron ustedes muy alto el pabellón de Francia.

"La Patria recordará que las Fuerzas de Alta Mar, obedeciendo las órdenes de su jefe, permanecieron sordas al llamamiento de la disidencia, y después se sacrificaron antes que faltar a su palabra y mancillar el honor.

"Francia, adolorida, mira con gratitud a Su Marina, que, en el sacrificio y el duelo, aún le señala, con el ejemplo y la senda del honor, el camino de salvación.

"Sírvase recibir, mi querido Almirante, la expresión de mis sentimientos afectuosos.

"Firmado: *Philippe Pétain.*"

Y aun antes de haber recibido esa carta, el almirante De Laborde pudo tener conocimiento de una orden del día del almirante Abrial que contenía igualmente —aunque más implícitamente— una aprobación de su actitud:

"1 de diciembre de 1942.

"ORDEN DEL DIA

"El supremo sacrificio a que os condujo el culto del honor termina un capítulo de nuestra historia marítima en el que los franceses no encontrarán más que ejemplos de valor, de abnegación y de disciplina que atraen el respeto del mundo entero. Conservad con orgullo el recuerdo de haber llevado el uniforme que váis a dejar y guardad en vuestros corazones el espíritu de unión que hizo de la marina una gran familia.

"Agrupados detrás del Mariscal jefe del Estado, sed fieles a las divisas que estaban inscritas en todos vuestros barcos:

"Honor y Patria,
"Valor y Disciplina.

"No tardará en renacer de nuestras tradiciones inmortales y fecundas una marina nueva.

"Abrial."

Sin embargo, el almirante De Laborde —sin duda a causa de los sentimientos mismos evocados por Brinon— guardaría en el corazón las "imputaciones calumniosas" de Hitler. Se hallará la prueba en una carta dirigida por él, algunas semanas después del hundimiento, a uno de los periódicos más comprometidos en el camino de la colaboración militante: *France-Révolution.*

En el número del 24 de enero de 1943 de dicho periódico pudo leerse, en efecto, este párrafo de una "aclaración" de De Laborde:

"En su artículo del 13 de diciembre de *France-Révolution* reproduce usted, adoptándolos, los argumentos por los cuales la radio y la prensa extranjeras han querido justificar el golpe de fuerza contra Tolón que hizo necesario el hundimiento de las Fuerzas de Alta Mar que yo tenía el honor de mandar.

"Pero esos argumentos eran falsos, como pueden atestiguarlo los seis mil oficiales y marinos de las Fuerzas de Alta Mar; pueden jurar que, desde hacía dos años, nunca había dejado yo de comunicarles mi odio a los anglosajones anterior aun a Mers-el-Kébir; que nunca di la orden de no combatirlos, antes al contrario, y que jamás pensé en hacer salir a la escuadra para unirse a ellos."

En Aix, una vez redactada —y recopiada— su orden del día, el almirante De Laborde emprendió la redacción de su "informe sumario" que se uniría a los demás relatos hechos sobre el hundimiento.

Ese informe termina con el relato de los altercados de De Laborde con los alemanes entre el 28 de noviembre y el 5 de diciembre. Porque hasta el 5 de diciembre no autorizaron al almirante a salir de Aix, y aun con la reserva de una prohibición de residencia: no podría residir en la zona de Tolón.

Sus compañeros de residencia forzosa salieron del hotel Riviera el 29 de noviembre. La víspera había ido el alférez alemán a decirle al almirante De Laborde que pedían en Tolón tres almirantes para participar en los trabajos de desmovilización. De Laborde, con el acuerdo de todos, nombró al almirante Jarry y a dos jefes de estado mayor: Robin y Guérin.[9]

A las 10 de la mañana del domingo 29 fue a recogerlos un coche alemán. Los marineros alemanes de guardia les rindieron honores.

Unas horas más tarde siguió a esa una segunda salida, esta vez en taxi de gasógeno; en la tarde del mismo día los demás almirantes, con excepción de De Laborde, fueron autorizados a salir de Aix.

En Tolón, mientras proseguían las operaciones de desmovilización y se establecían las nuevas relaciones con el ocupante, Marquis, como De Laborde, se cuidó de "dar cuenta".

Pero su posición, de "gobernador civil", las responsabilidades que aún pesaban sobre él, las amenazas que se cernían sobre el personal de la Marina, sobre los obreros del Arsenal, sobre el material, sobre los aprovisionamientos, le llevarían a hacer mucho más que un relato objetivo de los hechos, que una "demostración".[10]

Demostración dirigida al Almirantazgo de Vichy, pero destinada, en el espíritu del almirante Marquis, a ser puesta ante los ojos de los alemanes.

Así, pues, no es posible retener, ni aun siquiera por tener un simple valor de indicio, los términos de ese informe, fechado el 4 de diciembre de 1942.

Colaborador inmediato del almirante Marquis, el almirante Robin dio, a ese respecto, aclaraciones definitivas:

—Todavía veo —dijo— al almirante Marquis diciéndome, a propósito de ese informe del 4 de diciembre: "Lo redacté para proporcionar al Almirantazgo francés todos los argumentos posibles, para que pueda discutir el punto de vista de los alemanes". Por consiguiente,

[9] Este último fue rechazado en cuanto llegó a Tolón y se le prohibió también residir en la zona de la plaza.

[10] El almirante Marquis se dedicó, durante su proceso ante el Tribunal Supremo de Justicia, a revelar la significación exacta de su informe del 4 de diciembre de 1942. Y la lectura del acta taquigráfica pone de manifiesto su buena fe evidente sobre este punto. "Escribí —dijo Marquis— un informe completamente ridículo".

y de un modo totalmente natural, ese informe fue presentado "para demostrar que la buena fe de los almirantes respecto de los alemanes había sido completa, para demostrar que en Tolón no se había hecho resistencia, para demostrar que el hundimiento de la escuadra no fue una maniobra dirigida contra ellos, sino resultado de órdenes permanentes. Esas son tres conclusiones claras. Todos los hechos se han presentado para eso".

Paralelamente, el almirante Rouyer fue encargado por Marquis de redactar otro informe, transmitido al Almirantazgo el 27 de diciembre de 1942.

Los almirantes Marquis y Robin intentaron extender al conjunto del informe de Rouyer la presunción que afecta al informe de Marquis del 4 de diciembre. Pero no estaba más que parcialmente justificado. Porque si es exacto que bajo la pluma del almirante Rouyer se encuentran las preocupaciones enunciadas por el almirante Robin a propósito del informe de Marquis del 4 de diciembre, no es menos cierto que el almirante Rouyer no se contentó con redactar un largo texto con apreciaciones personales y una interpretación voluntariamente tendenciosa de los hechos. Se esforzó, también, y es lo esencial de su trabajo, en exponer esos mismos hechos. Y para conseguirlo, despojó y reunió en anexos todos los informes particulares hechos por marinos que el 27 de noviembre tuvieron alguna responsabilidad en Tolón: desde el almirante De Laborde hasta el comandante del más pequeño patrullero, pasando por los oficiales que mandaron en tierra la D. C. A., el frente de mar, el depósito, etc.

Está lejos, pues, de ser desdeñable el considerable trabajo efectuado durante el mes de diciembre de 1942 por el almirante Rouyer. Y el almirante Rouyer mismo, cuando se le planteó la cuestión,[11] hizo muy claramente la distinción entre los hechos —que consignó todo lo exactamente posible —y los comentarios.

ULTIMAS HUMAREDAS

Algunos días después del hundimiento de la escuadra aún no se habían disipado en el puerto y la rada de Tolón las humaredas de los últimos incendios.

Fueron los cruceros los que ardieron más tiempo; a bordo del *Colbert,* del *Algerie* y del *Dupleix* aún se oyeron explosiones durante el día 28 de noviembre. Pero el fuego siguió destruyendo los barcos hasta mucho después: el 3 de diciembre aún ardía el *Marseillaise,* el 7 de diciembre aún se veían salir llamas del esqueleto calcinado del *Colbert* y el incendio del *Algerie* no terminó hasta el 16 de diciembre.

Durante más de una semana después del hundimiento, las llamas fueron visibles por la noche en diversos puntos del puerto, pero sobre todo en los pontones de Milhaud. Y una espesa columna de humo ne-

[11] Tribunal Supremo de Justicia, audiencia del 13 de agosto de 1946.

gro siguió extendiéndose, durante el mismo lapso, sobre la ciudad y la rada de Tolón y hasta sobre la rada de Hyéres.

Tres o cuatro días después del hundimiento, el señor Massot, el pirotécnico que había estado encargado de enseñar a los equipos de hundimiento el arte y la manera de hacer inutilizable un barco, acompañó al ingeniero jefe Lyner de la Barbée al arsenal de Tolón con objeto de tomar las primeras disposiciones de urgencia para quitar el cebo, a bordo de los barcos volados, a las cargas de explosivos que habían fallado.

—Para eso —dice el señor Massot— nos dirigimos a un oficial superior alemán que llevaba el título de comandante del arsenal. Aquel oficial, que no hablaba el francés, preguntó al ingeniero jefe, que sabía bien la lengua alemana, si era yo quien había participado en las operaciones preliminares al hundimiento...

"Afortunadamente, el alemán se contentó con la respuesta negativa del ingeniero jefe y no insistió, porque le urgía vernos proceder a la neutralización de los elementos activos que habían quedado a bordo de los barcos..."

El señor Massot constituyó entonces, con sus hombres y sus ayudantes más abnegados, sus equipos de desminadores. ¡No iba a ser muy descansada su tarea!

—Las primeras operaciones —prosigue el señor Massot—, es decir, el quitar las cargas intactas, fueron efectuadas con bastante rapidez, pues el acceso a algunos barcos lo facilitaban las partes emergidas que llevaban en particular materiales de tiro.

"Sin embargo, comprobé pocas fallas en los materiales de tiro, inutilizados por la destrucción de las culatas o de las almas de los cañones.

"Las operaciones secundarias, es decir, el sacar las municiones de a bordo, en el alma de los cañones listos para ser disparados, las municiones de los pañoles, los instrumentos tales como granadas, minas y bombas, se realizaron a medida que se ponían a flote los barcos hundidos. Es decir, que nuestra tarea continuó durante varios años: hasta 1944. Y durante meses, bajo los bombardeos aliados, los equipos de desminado no dejaron de actuar prácticamente."

Aún hoy se acude al señor Massot, después de un dragado, para que vaya a quitar y a descebar instrumentos y proyectiles diversos...

CHATARRA...

Una vez extinguidos los últimos focos de incendio, cuando los técnicos alemanes e italianos quisieron inventariar lo que la Marina francesa les había dejado en el puerto de Tolón, pronto pudieron comprobar a qué grado de perfección había sido llevada la técnica de la destrucción.

Algunos barcos estaban intactos o eran fácilmente recuperables, en particular los contratorpederos *Tigre, Panthère* y *Lion*, y los torpederos *Trombe* y *Bison*. Las autoridades marítimas de Tolón y el almirante

Abrial en Vichy iban a tener que disputárselos durante semanas a la codicia de los italianos.

Quedaban los restos. Aún antes de que se eliminase todo peligro de explosión a bordo de los barcos que todavía ardían, se había abatido sobre los barcos una primera oleada de "recuperadores" para arrancar todo lo que tomaba, en aquel período de penuria de materias primas, un valor particular, empezando por los metales no ferrosos.

Después los alemanes y los italianos proyectaron una recuperación sistemática más importante.

En diciembre de 1942 el almirante De Penfentenyo, de paso en Tolón, recibió la visita del capitán de corbeta Bichard, "el as del desencallamiento de barcos" en la compañía de las Abeilles.

—Mi almirante —dijo el comandante Bichard—, los alemanes nos piden que pongamos a flote los barcos de la escuadra. No tenemos en absoluto ganas de trabajar para los alemanes... ¿Qué hay que hacer?

El almirante De Penfentenyo quedó perplejo. Planteó la cuestión al almirante Bléhaut, que se hizo anunciar unos minutos después de la llegada de Bichard.

—Bléhaut —dijo De Penfentenyo—, llega usted a tiempo: he ahí que se presenta un caso de conciencia; va usted a ayudarme a resolver el problema...

Finalmente, los tres llegaron a esta conclusión: que valía más aceptar para evitar que italianos y alemanes hiciesen por sí mismos el trabajo, y para que los trabajos de flotamiento se llevasen con el doble cuidado, por una parte, de destruir los aparatos de dirección de tiro y las piezas secretas que hayan podido escapar a la destrucción, y, por otra parte, hacer de manera que los barcos no se pongan a flote hasta que los alemanes no se hayan ido...[12]

Sin embargo, los italianos, excelentes especialistas, se reservaron la mayor parte de los trabajos. Recuperaron toneladas y toneladas de metal, llegando hasta cortar en rodajas las grandes piezas, en particular las del *Strasbourg*, para enviarlas a fundir a Italia.

Terminadas las hostilidades, grandes empresas de recuperación de chatarra hicieron contratos con la marina nacional para la recuperación y levantamiento de los restos de los barcos destruidos.

Esos restos, puestos sumariamente a flote con ayuda de diques y gran refuerzo de aire comprimido enviado en compartimientos estancos, fueron remolcados según su tonelaje a una concha y después puestos en seco y cortados con soplete.

Otros restos, puestos a flote, fueron enviados a astilleros de demolición de los alrededores de Tolón. Aún pueden verse en los terraplenes materiales, piezas diversas, objetos, recuperados en los barcos hundidos el 27 de noviembre de 1942 y amontonados esperando compradores que los hacen partir, lote tras lote, hacia fundiciones lejanas.

---

[12] Declaración del vicealmirante Penfentenyo ante el Tribunal Supremo de Justicia, proceso Bléhaut, audiencia del 18 de marzo de 1955.

"CUALESQUIERA QUE SEAN LAS DIFICULTADES QUE NOS ESPEREN..."

La visión siniestra de los chatarreros cortando con soplete los cascos calcinados y herrumbrosos de los barcos que fueron el orgullo de la marina francesa no merece que nos detengamos en ella.

Más vale volver por última vez cerca de aquellos cuya estela se confunde con el camino de la gloria: los submarinos rumbo hacia nuevos combates.

A bordo del *Marsouin* el comandante Mine hizo pegar en los puestos una orden del día. Pesó escrupulosamente todas sus palabras a fin —dirá— "de no molestar a quienes no pueden aun admitir la aberración de jefes a quienes veneran".

No obstante, el comandante del *Marsouin* juzgó indispensable analizar la situación sin limitarse al punto de vista estrictamente militar:

> "Después de las violaciones de los alemanes —escribió—, el gobierno de Vichy ha seguido en funciones en completa dependencia de los alemanes que controlan el país. Esas violaciones nos liberan de un juramento hacia un gobierno cuya falta de libertad no puede dejar lugar a duda...
>
> ....
>
> "El viernes 27 por la mañana los alemanes, habiendo terminado el montaje de su dispositivo en zona libre, tomaron la iniciativa de desarmar a nuestro ejército de armisticio y a nuestra marina, y, rompiendo los engañosos arreglos concertados con el almirante Marquis, prefecto marítimo, y con el comandante De Laborde, comandante en jefe de las Fuerzas de Alta Mar, atacaron antes del alba el Arsenal de Tolón, asegurándose así de que podrían escapar pocos barcos.
>
> "Ya sabéis el resto: algunos submarinos, que estaban disponibles y cuyos comandantes habían tomado todas las disposiciones útiles, llegaron a salir en un tiempo record y a forzar los pasos bajo una granizada de bombas de calibre muy grande.
>
> "Una vez más el *Marsouin* se vio en peligro.
>
> "¡Honor a todos a bordo!"

Y la orden del día termina con estas palabras:

> "Cualesquiera que sean las dificultades que nos esperan, nuestro deber es continuar la lucha, para el triunfo de las armas de Francia y la liberación de nuestra patria.
>
> "¡Viva el *Marsouin!*
>
> "¡Viva Francia!
>
> *"El comandante."*

El *Casabianca*, después de haber, como había previsto, navegado entre el cabo Sicié y la isla del Levant con la esperanza de atacar al enemigo o de ayudar a escapados en situación difícil, el día 28 a las

2 hizo rumbo al Sur, hacia Argel, hacia la reanudación del combate.

—Porque queremos —dijo el comandante L'Herminier—, que en los meses que van a seguir, dar todo su sentido a nuestra evasión. Queremos comer a bocados dobles para ganar el tiempo perdido... Todos, desde el último graduado hasta el comandante.[13]

Pero queda una dificultad por vencer, y no la menor: el emisor del *Casabianca* está fundido y el submarino no puede entrar en contacto con los aliados. L'Herminier va, pues, a vivir aún algunas horas de angustia pensando que quizá, cuando se presente en la costa de Africa sin tener medio de hacerse reconocer, lo ataquen las fuerzas navales y aéreas de los aliados.

En la noche del 29 al 30 la radio del *Casabianca* —que no puede emitir, pero recibe correctamente—, intercepta un mensaje del *Marsouin:* el comandante Mine se anuncia en Argel para el día 30 al terminar el día.

El *Casabianca* intentará el todo por el todo desde la mañana.

A las 7 y 18, en plena mitad de la ronda de las corbetas inglesas que protegen la escuadra entre Matifu y Caxine, el *Casabianca* sale a la superficie. Dos hombres saltan sobre el puente y agitan un pabellón francés sobre la parte delantera del cañón.

Es laborioso el reconocimiento por parte de una corbeta inglesa que se acercó a trescientos metros dispuesta a disparar. Pero cuando, por fin, el comandante inglés se da cuenta de que se trata de un *french submarine* procedente de Tolón, pierde toda su flema y, de alegría, tira la gorra al aire, mientras que su tripulación lanza hurras.

A las 9 y 45 el *Casabianca* acaba de amarrar en el puesto 9 del malecón Norte de Argel. Todos los barcos por delante de los cuales pasó lo saludaron, con las tripulaciones en la borda, y cuando franqueó el paso, el primer evadido de Tolón fue acogido con un toque de clarines: un destacamento de marinos presentaba armas, y los oficiales, entre ellos un almirante, saludaban... Unas horas después el *Marsouin* llegaba, a su vez, a Argel. El *Glorieux,* como sabemos, no llegaría a Africa del Norte hasta después de su escala forzosa en España.

[13] Este deseo del comandante del *Casabianca* se cumplirá: su submarino, que lleva el nombre del pilotín corso, héroe de Abukir, se cubrirá de gloria efectuando los primeros enlaces secretos con Córcega y desembarcando en la isla el primer contingente de tropas francesas.

13

El balance

Oficialmente, el hundimiento de la escuadra causó, del lado francés, 6 muertos y 26 heridos, cuyos nombres, grados y empleos los hizo públicos el 30 de noviembre de 1942 un comunicado oficial del almirante Marquis[1] reproducido en toda la prensa francesa de la zona Sur, por orden expresa de la censura.

---

[1] "Tolón, 30 de noviembre.

"El vicealmirante Marquis, prefecto marítimo de Tolón, ha comunicado la lista de los marinos muertos en el curso de los acontecimientos que se desarrollaron en Tolón en la jornada del 27 de noviembre.

"Esa lista comprende un oficial y cinco individuos de las tripulaciones:

"Teniente de navío Dominique Fay, del *Strasbourg*, fallecido a consecuencia de heridas en las piernas; Marcel Godfrein, segundo contramaestre mecánico de la D. C. A.; Roger Auffret, radiomecánico a bordo del *Algerie;* Charles Laurent, aprendiz-mecánico a bordo del *Condorcet;* Roger Jamet, marinero sin especialidad del frente de mar; Roger Bouchinot, marino sin especialidad a bordo del *Provence*.

"El vicealmirante Marquis da a conocer, por otra parte, la lista de los heridos:

"Teniente de navío Xavier Jacquemin, del *Redoutable;* Marcel Boudibon, segundo contramaestre artillero de D. C. A ; Gastón Martínez, segundo contramaestre fusilero a bordo del *Colbert;* Louis Gérard, segundo contramaestre mecánico a bordo del *Baliste;* André Goujour aprendiz de electricista a bordo del *Condorcet;* Benjamín Castellan, dibujante del taller central; Joseph Kervella, segundo contramaestre artillero en la batería del cabo Cépet; Jesús Saluan, segundo contramaestre artillero en el Malecón Grande; Roger Besson, maestro mecánico, artillero en el Malecón Grande.

"Jean Gxusti, marinero armero a bordo del *Strasbourg;* Corentin de Corre, marinero armero a bordo del *Strasbourg;* Georges Verdier, maestro artillero en el Malecón Grande; Louis Lustre, marinero sin especialidad en el Malecón Grande; Victor Le Borgne, marinero de las tripulaciones del Malecón Grande; Guillaume Guillaumet, maestro carpintero a bordo del *Foch*.

"Marcel Chatillon, segundo contramaestre mcánico a bordo del *Redoutable;* Auguste Burelle, segundo contramaestre de radio del centro del Mourillon; Yves Larivain, maestro artillero en la D. C. A.; Joseph Calone, farero de Saint-Mandrier; Jean Lasserre, maestro artillero a bordo del *Algerie;* Emile Vall, maestro artillero en la D. C. A.

"René Gauthier, maestro fusilero a bordo del *Bayonnaise;* Louis Bousquet, maestro cocinero en el Malecón Grande; Henri Brousse, segundo contramaestre óptico a bordo del *Jean-de-Vienne*".

Desde entonces se han admitido estas cifras, con algunas pequeñas variantes en cuanto al número de heridos.[2] En realidad, el número de muertos es más elevado. En efecto, en la lista publicada por el almirante Marquis sólo figura una muerte perteneciente a la D. C. A.: el segundo contramaestre mecánico Godfrein, muerto de un tiro en la espalda cuando la ocupación del P. C. Gambin. Pero el comandante de la D. C. A., capitán de navío Orlandini, menciona, en su informe, 4 muertos o desaparecidos de la sección 13,2 del Maleón Grande (y 8 heridos, mientras que en la lista oficial sólo figuran 7). Igualmente, en el informe hecho por la aeronáutica naval se menciona a un obrero de la B. A. N., de Berre, mortalmente herido por los alemanes al ocupar la base.

Finalmente, el comandante Bonny indicó[3] que habían muerto tres marineros —uno en el depósito y dos en el terreno de Malbousquet— por proyección de trozos de metal en el momento de la explosión de los pañoles y del parque de torpedos del *Dupleix*.

La cifra de los muertos debe ser rectificada, por tanto, si se tiene en cuenta no sólo el "hundimiento" propiamente dicho, limitándose a las tripulaciones de los barcos hundidos, sino el conjunto de las operaciones consecutivas a la agresión alemana del 27 de noviembre.

Por su parte, el almirante De Laborde llegó a una conclusión idéntica:

—Creo —dijo— que hubo *doce muertos,* si no recuerdo mal, para el conjunto de la región.[4]

Parece que podemos atenernos a esa cifra aproximada, que duplica la generalmente admitida.

El balance puramente material, por considerable que sea, no tiene por qué sorprender: por una parte, en efecto, la cifra global del tonelaje hundido ya fue citada en las primeras páginas, y, por otra parte, pudo verse cómo se alargaba minuto a minuto, siguiendo las operaciones del hundimiento, la lista de los barcos destruidos.

No obstante, es elocuente el cuadro recapitulativo de la página 232.

No carece de interés mencionar, igualmente, los barcos que quedaron intactos y evaluar su tonelaje global.

Si se exceptúan los dos viejos acorazados transformados en pontones[5] —y que de barcos no tenían más que el nombre—, sobrevivieron al hundimiento de la escuadra 39 barcos presentes en Tolón el 27 de noviembre de 1942[6] Pero en ese número se comprenden 17 patrulleros

---

[2] El acta de acusación levantada contra los almirantes De Laborde, Abrial y Marquis menciona seis muertos y veintisiete heridos. Kammerer, en *La Passion de la flotte française,* dice seis muertos y veintiocho heridos

[3] Cf. *supra,* p. 177, nota 5.

[4] Tribunal Supremo de Justicia, audiencia del 27 de marzo de 1947.

[5] El *Condorcet,* en el Angulo Robert, y el *Océan,* en Saint-Mandrier.

[6] Tres contratorpederos *(Tigre, Panthere, Lion),* dos torpederos *(Bison, Trombe),* diecisiete patrulleros, cuatro submarinos *(Espoir, Vengeur, Eurydice, Galatée),* siete remolcadores, cuatro petroleros, un tanque y un cablero

de la 1ª F. P., para los cuales excluían toda operación de hundimiento las órdenes permanentes. Además, esos 39 barcos no representan en conjunto más que un tonelaje global de unas 25,000 toneladas, lo que da una idea bastante exacta de la proporción en que se ejecutó el hundimiento. (Esa proporción es del 100% para los barcos de las F. A. M.)

Finalmente, sería injusto limitar este balance a los barcos hundidos. El almirante Marquis, en efecto, subrayó legítimamente la importancia de las destrucciones ejecutadas por orden suya por el personal de tierra: frente de mar y baterías de costa, D. C. A.:

—Soy —dijo[7]— el único oficial general de Francia que hizo destruir el material de tierra en el momento del avance alemán. Ese material no podía hacerse a la mar... Pues bien, lo hice destruir. En otras partes lo entregaron...

Es exacto que las destrucciones fueron ordenadas por Marquis y que representan una proporción muy elevada: todas las baterías de la costa, desde Sanary hasta las islas de Hyères —salvo La Cride y el 138 de Sablettes— fueron inutilizadas. Y, para la D. C. A., de 10 baterías de 90 y de 75 fueron destruidas 8, así como todas las secciones ligeras, salvo tres: Grosse Tour, Croupe Lamalgue y Balaguier, y 18 reflectores de un total de 24.

BARCOS DE GUERRA HUNDIDOS EN TOLON LA NOCHE DEL 26 AL 27 DE NOVIEMBRE DE 1942

Clases	*Número*	*Tonelaje global*
Acorazados	3	75,189 t.
Cruceros	7	62,800 t.
Transportes de Aviación	1	10,000 t.
Contratorpederos	15	37,294 t.
Torpederos	14	17,737 t.
Avisos	4	4,435 t.
Submarinos	12	11,593 t
Cazadores, Patrulleros, Armarredes, Transportes petroleros	11	6,138 t.
Embarcaciones de servicio	19 más 11 pequeñas embarcaciones requisadas.	6,822 t. más 11 pequeñas embarcaciones requisadas
Grúas, Diques de levantamiento	4	225 t.
Total	90 más 11 pequeñas embarcaciones	232,263 t. más 11 pequeñas embarcaciones

[7] Tribunal Supremo de Justicia, audiencia del 12 de agosto de 1946.

Esas cifras son impresionantes y se sentiría uno tentado a considerarlas aflictivas si no se tradujesen, en definitiva, en uno de los fracasos más dolorosos experimentados por Hitler en el curso de la segunda guerra mundial.

Pero lo que tiene verdadera importancia, el verdadero valor de una operación de guerra —y el hundimiento de la escuadra del 27 de noviembre de 1942 fue una operación de guerra—, es su alcance estratégico, su repercusión sobre la evolución del conflicto, es la modificación de la relación de fuerzas que pudo resultar de ella... o que, por el contrario, se evitó.

Desde este punto de vista, el hundimiento de Tolón, acto negativo por esencia, se saldó, paradójicamente, con un balance positivo.

Puede hablarse mucho sobre las causas del éxito del hundimiento. Lo cierto es que contribuyó mucho al fracaso de la operación *Lila* la obstinación con que el O. K. W. (Oberkommando der Wehrmacht) rechazó las objeciones del O. K. M. (Oberkommando der Marine) para acabar haciéndose cargo de todo el asunto sin la participación de los marinos.[8]

El comandante L'Herminier lo dijo:

"Si el puerto hubiera sido bloqueado por los marinos alemanes, no hubiéramos podido escaparnos".

Y el almirante Rouyer lo confirmó en un pasaje de su informe, que no es sospechoso: "La falta de competencia de los asaltantes en materia marítima permitió en muchos casos a los comandantes franceses ganar tiempo parlamentando cuando las operaciones para el hundimiento no estaban acabadas".

También puede señalarse una acumulación bastante excepcional de coincidencias felices y de "accidentes" favorables que, sobre todo en el momento de dar el alerta general, paliaron oportunamente las insuficiencias del dispositivo montado por los almirantes Marquis y De Laborde...

No por eso es menos cierto que aun cuando, aplicando al conjunto de la escuadra la fórmula del comandante del *Casabianca*, "se reconozca la parte del azar o de la suerte en el éxito", éste es indiscutible.

Para convencerse, no hace falta más que imaginarse el partido que Hitler hubiera sacado, para su estrategia y para su propaganda, en aquel mes decisivo que fue noviembre de 1942, de la captura de una flota de guerra de cerca de 250,000 toneladas, para la cual ya estaban camino de Tolón las tripulaciones alemanas.

¡Qué comunicado de victoria hubiera saludado el éxito del plan alemán! Y cuán reveladora de la desilusión experimentada en el gran

---

8 El general Hausser, que mandaba la operación *Lila*, sólo disponía de un irrisorio destacamento de enlace de la Kriegsmarine: cincuenta hombres a las órdenes del capitán de fragata Hugo Heydel.

cuartel general del Führer es esta seca mención transcrita, con fecha de 27 de noviembre de 1942, en el "Diario de guerra del O. K. W.":

> "Esta mañana se ejecutó la operación *Lila según los planes con* una débil resistencia. La escuadra francesa se hundió en gran parte. El acorazado *Strasbourg* descansa sobre el fondo."

UNA AMARGA INSATISFACCION

¿Por qué, pues, ese gigantesco harakiri, saludado con entusiasmo en todas las capitales del mundo y registrado por el O. K. W. como una derrota, nos deja una impresión de amarga insatisfacción? ¿Y por qué un regusto de ceniza viene a alterar el placer que podría sentirse saboreando el fiasco de Hitler?

Eso se debe sin duda a que cada vez que suena la palabra hundimiento, le hace eco otra palabra: salida, y subraya la necia grandeza de un sacrificio que hubiera podido evitarse.

Cuando se piensa en la energía, el valor —hasta el heroísmo— y, a veces, la inteligencia, que se emplearon en preparar y después en ejecutar ese suicidio de la escuadra francesa, ¿cómo no pensar que la misma energía, el mismo valor, la misma inteligencia, hubieran podido emplearse no para destruir los barcos, sino para salvarlos?

Hubiera bastado, para eso, que se hubiera dado una orden desde el *Strasbourg* quince días antes. Una sola orden —esperada, ardientemente esperada por la inmensa mayoría de los oficiales y de las tripulaciones—, y las Fuerzas de Alta Mar, imitadas inmediatamente por todos los demás barcos en estado de hacerse a la mar, hubieran dejado la ratonera de Tolón y se hubieran presentado en los puertos liberados de Africa del Norte.

¿Al precio de un combate contra los bombarderos y los stukas del Eje? Probablemente. Pero nadie pensaría en decir que ese riesgo era de naturaleza que hubiera hecho dudar a nuestros marinos. Y menos de un año después del hundimiento de Tolón debía demostrarse que ese combate hubiera valido la pena. Esa demostración sólo puede, por lo demás, aumentar nuestra amargura, porque lo que no intentó la escuadra francesa el 11 de noviembre de 1942 lo realizó la escuadra italiana el 8 de septiembre de 1943 saliendo de la Spezia bajo el fuego de la Luftwaffe.

Es verdad que el acorazado-almirante *Roma*, a bordo del cual flotaba la insignia del almirante Bergamini, comandante en jefe, fue hundido y que el acorazado *Italia* fue gravemente tocado, pero una vez pagado ese tributo a la libertad, la mayor parte de la escuadra italiana se encontraba tres días después anclada bajo la protección de los cañones de Malta...

No puede hacerse sin tristeza esa comparación. Y, sin embargo,

es necesaria cuando se trata de hacer honradamente, sin indulgencia hipócrita, el balance del hundimiento de Tolón.

LA UNICA PREGUNTA

Hacer esa comparación equivale, en efecto, a formular, a guisa de conclusión, la única pregunta que verdaderamente merece ser hecha: ¿Por qué haber obligado así a la escuadra francesa al suicidio? ¿Por qué haber obligado a los marinos de Tolón a hacer, para salvar el honor del pabellón, ese gesto desesperado y estéril y haberles sustraído así la parte que les correspondía en la victoria de Francia y de sus aliados?

A esa pregunta sólo algunos hombres pueden contestar: los mismos de quienes dependía, en noviembre de 1942, que la escuadra de Tolón se salvase o se destruyese.

Y en primer lugar el mariscal Pétain.

En la nota, escrita de su puño y letra y que se encuentra anexa al acta de su interrogatorio de fecha 8 de junio de 1945, el mariscal Pétain mismo fijó para la Historia su posición:

> "¿Por qué no di a la escuadra el 11 de noviembre orden de dirigirse a Africa?
>
> "Por razones técnicas no era ejecutable la orden y la escuadra hubiera sido condenada a la destrucción. En consecuencia, pues, de hecho la salida hubiera tenido las mismas consecuencias que el hundimiento.
>
> "Además, esa orden hubiera sido la señal de la reanudación de las hostilidades contra Alemania y hubiera expuesto a Francia, desarmada, a terribles represalias sin ningún beneficio para la causa aliada.
>
> "Entre dos males, la Política debe elegir el menor. Me pareció menos grave que la escuadra se hundiera de acuerdo con los compromisos, que el enviarla a la ruina y desencadenar sobre Francia violencias sin precedente, sobre todo la vuelta a la cautividad de los 700,000 prisioneros cuya liberación yo había obtenido y la sustitución del gobierno francés por un *gauletiter*.
>
> "Así, evité lo peor y ayudé a la victoria común impidiendo a Alemania aumentar su potencial de guerra con la captura de nuestra escuadra. No por eso dejo considerar el hundimiento como un sacrificio inevitable y como un duelo nacional."

Después de Pétain es a Pierre Laval a quien incumbían, en noviembre de 1942, en Vichy, las responsabilidades gubernamentales más pesadas. Laval, cuyas llamadas telefónicas desde Munich y cuya acción personal cerca de los individuos de su gobierno habían sido determinantes, se explicó también acerca del hundimiento de la escuadra:

"Mi defensa —escribe— ¿es más difícil cuando se trata de la acusación formulada contra mí "de haber, con Pétain, preferido ver la escuadra destruirse a sí misma antes que representar un papel útil a Francia y a sus aliados"? Mi respuesta es muy sencilla, por el contrario, por la sola y buena razón de que no tuve nunca que ocuparme de la escuadra de Tolón, salvo el 27 de noviembre de 1942 por haber recibido, cuando el suceso ya estaba consumado, la comunicación del ministro alemán Krug von Nidda advirtiéndome que estaba rodeada de una tropa alemana.

"Es el almirante Darlan quien tenía toda la escuadra, comprendida la de Tolón, bajo su autoridad y bajo su control, hasta el día en que, dirigiéndose a Argel, fue sorprendido allí por el desembarco anglonorteamericano. Seguidamente fue el Mariscal quien se atribuyó, de perfecto acuerdo conmigo, el papel de jefe de todas nuestras fuerzas militares, aéreas y navales.

"Así, pues, yo no tuve que intervenir para dar órdenes a la escuadra de Tolón."

Y más lejos continúa Laval:

"Desde Argel o desde Londres era fácil hablar de la causa de los aliados, como es más cómodo hacerlo en 1945 desde París, cuando ya no están aquí los alemanes; pero, a menos de querer la ruptura del armisticio con todas las consecuencias dramáticas que debía tener para el conjunto de las poblaciones francesas, le era imposible al gobierno francés obrar como lo hubiera deseado Francia.

"Le era imposible eso no sólo porque había firmado el armisticio y adquirido compromisos, sino porque Francia estaba ocupada toda entera, sin armas, sin fuerza, a la discreción del vencedor de ayer. Semejante decisión nos hubiera conducido a hacer crucificar a Francia.

"Si le era imposible al Mariscal, único responsable del mando de la escuadra, obrar de otra manera, los barcos pudieron intentar escaparse. La operación era peligrosa, imposible han dicho los técnicos. Sin embargo, la realizaron ciertas unidades."

Así, mientras que el Mariscal Pétain reivindica toda la responsabilidad no sólo de las órdenes dadas sino también de su ejecución, Laval deja entender —en 1945— que, según él, los marinos hubieran estado bien inspirados manifestando más espíritu de iniciativa y menos disciplina.

Es a los almirantes —a quienes tuvieron en sus manos la suerte de la escuadra de Tolón— a quienes toca responder.

Lo hicieron, cualesquiera que hayan sido sus sentimientos personales, si no en los mismos términos por lo menos evocando las mismas razones: fidelidad al mariscal Pétain, obediencia a las órdenes recibidas, respeto a la disciplina militar.

El almirante Auphan, que, a un mismo tiempo, se afanó para tratar de arrancar a Pétain la orden de salida para la escuadra, y sin embargo,

tomó o cubrió las decisiones que condujeron al hundimiento —mantenimiento de De Laborde en su puesto, acuerdo sobre el campo fortificado—, justificó así su posición:

> "Mi deber —escribió[9]— era pensar en la escuadra, y lo hice. Pero el deber del Mariscal era pensar en toda Francia, y me respondía evocando las represalias que un gesto irreflexivo, equivalente a la reanudación de las hostilidades en la metrópoli, hubiera podido provocar..."

En cuanto a los dos "grandes subordinados" de Tolón, Marquis y De Laborde, he aquí cuáles fueron sus explicaciones:

—Si se estima —dijo el almirante De Laborde[10]— que un gran jefe militar, con sus tropas, con sus barcos, con sus aviones, porque estima que la política del gobierno no es la que debiera ser, tiene derecho —no derecho, sino el deber, es lo que quiere insinuarse— de entregar a una potencia extranjera, cualquiera que sea, los barcos, los aviones, las tropas que se le han confiado, creo que es el final de la disciplina militar en un país.

El almirante Marquis, por su parte, no fingió creer que se trataba, en noviembre de 1942, de "entregar los barcos a una potencia extranjera". ¿No dijo, por lo demás, que era personalmente favorable a la salida de la escuadra, contra la opinión de De Laborde? Pero también él elude su responsabilidad personal atrincherándose detrás del respeto estricto a la disciplina militar:

—La desgracia —había de decir[11]—, la desgracia desde ciertos puntos de vista, y con seguridad desde el punto de vista de la salida de la escuadra, es que, en la marina, se es muy disciplinado...

El debate que así queda abierto sobre la obediencia y el derecho a negarse a obedecer, sobre la disciplina militar y la legitimidad de ciertos actos de indisciplina, es de los que no terminarán nunca.

Péguy pudo escribir: "Desobedeceré si la justicia y la libertad lo exigen", y Charles De Gaulle demostró el 18 de junio de 1940 que la negativa a obedecer podía ser a la vez —coincidencia menos rara de lo que se imagina— la actitud más valiente y la más política.

Pero ni el ejemplo que éste dio ni la profesión de fe que aquél formuló podrían dispensar a quienquiera que se encuentre ante semejante problema de resolverlo solo, sin otro interlocutor que su propia conciencia.

---

9 Paul Auphan: *op. cit.*
10 Tribunal Supremo de Justicia, audiencia del 27 de marzo de 1947.
11 Tribunal Supremo de Justicia, audiencia del 12 de agosto de 1946.

INDICE

almirante De Laborde lanza la orden de: "Hundan la armada". Y, llegado el momento, hasta Moscú, Londres o Wáshington, para escuchar por radio o leer en los periódicos los relatos fantasiosos difundidos y publicados el 27 de noviembre por la noche.

Para reconstituir minuciosamente aquella jornada, Henry Noguères ha comenzado a trabajar con documentos: reportes oficiales redactados después del hundimiento, relatos dictados por los comandantes de las naves, los jefes de servicio y los oficiales que desempeñaban cargos en tierra, relatos taquigráficos de los debates en la Alta Corte de Justicia. Pero no se ha conformado con eso. Ha realizado una investigación personal por más de un año, escuchando a múltiples testigos o actores del drama: marinos de todo grado, funcionarios civiles y simples particulares. Llamamientos lanzados por la prensa y la radio han obtenido en respuesta testimonios espontáneos que jamás habían sido oídos. Los más importantes han sido confirmados y testificados por declaraciones escritas.

editorial herrero



Las 5 y media de la mañan[a]
-En la punta del mást[il]
del acorazado almirante, la[s]
señales ópticas ha[n]
comenzado a parpade[ar]
para repet[ir]
incansablemente la orden
"PROCEDA
INMEDIATAMENTE A[L]
HUNDIMIENTO DE SU NAVE"
Almirante De
Laborde, C.E.C. los F.H.M